



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
GENERALE
TD/B/C.4/ISL/55
27 juin 1990
FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT
Commission des transports maritimes
Groupe de travail de la réglementation
internationale des transports maritimes
Douzième session
Genève, 22 octobre 1990
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

CHARTES-PARTIES

Analyse comparative

Rapport du secrétariat de la CNUCED



TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
<u>Introduction</u>	1 - 4
Résumé et conclusions	5 - 8
I. <u>Formules types de chartes-parties</u>	9 - 36
A. Chartes-parties au voyage	18 - 29
B. Chartes-parties à temps	30 - 36
II. <u>Analyse de certaines clauses des chartes-parties à temps</u>	37 - 206
A. Clauses relatives à la vitesse et à la consommation	40 - 51
B. Clauses de port sûr	52 - 58
C. Clauses de livraison du navire	59 - 66
D. Clauses résolutoires	67 - 72
E. Clauses d'entretien	73 - 74
F. Responsabilité du chargement, de l'arrimage et du déchargement	75 - 85
G. Accord interclubs	86 - 90
H. Clauses de responsabilité concernant la cargaison	91 - 101
I. Clauses paramount	102 - 112
J. Clauses d'indemnisation	113 - 119
K. Connaissements délivrés en vertu de chartes-parties à temps	120 - 127
L. Clauses de paiement du loyer et de reprise du navire	128 - 161
1. Paiement au comptant	130 - 138
2. Paiement anticipé	139 - 141
3. Déductions sur le loyer	142 - 146
4. Reprise du navire	147 - 161
M. Clauses de suspension du loyer	162 - 184
N. Clauses relatives au combustible à usage domestique	185 - 186
O. Clauses de restitution du navire	187 - 195
P. Clauses de privilège	196 - 206
III. <u>Analyse de certaines clauses des chartes-parties au voyage</u>	207 - 328
A. Clauses de staries et de surestaries	210 - 267
1. Point de départ des staries	216 - 232
2. Calcul des staries	233 - 242
3. Clauses de staries dans les chartes pour navires-citernes	243 - 245
4. Suspension des staries	246 - 249
5. Surestaries	250 - 261
6. Prime de célérité (Dispatch money)	262 - 267
B. Clauses de fret	268 - 279
C. Clauses de cessation de responsabilité (cesser clauses)	280 - 287
D. Clauses de déroutement	288 - 301

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphe</u>
E. Clauses de responsabilité concernant la cargaison	302 - 315
F. Clauses d'avarie commune	316 - 318
G. Clauses compromissaires	319 - 324
H. Clauses d'indemnisation (indemnity clauses)	325 - 328
IV. <u>Effet des dispositions des chartes-parties à l'égard des tiers porteurs de connaissements</u>	329 - 354
V. <u>Chartes-parties et réglementation impérative</u>	355 - 392
A. Application des Règles aux connaissements délivrés en exécution de chartes-parties	364 - 371
B. Tentatives d'incorporer contractuellement les Règles dans les chartes-parties	372 - 377
C. L'interprétation des chartes-parties dans lesquelles les Règles ont été incorporées ou d'où elles ont été supprimées	378 - 386
D. Actions en indemnité opposant affréteurs et fréteurs liés par une charte-partie	387 - 392
VI. <u>Conclusions et recommandations</u>	393 - 424
A. Normalisation, harmonisation ou amélioration des clauses des chartes-parties	398 - 407
B. Nécessité d'une réglementation internationale	408 - 417
C. Définitions concernant les dispositions de base utilisées dans les chartes-parties	418 - 424

Annexes

- I. Uniform Time-Charter 1939 (Balttime)
- II. New York Produce Exchange Time Charter 1946 (NYPE)
- III. New York Produce Exchange Time Charter 1981 (Asbatime)
- IV. Deep sea Time Charter (Box Layout 1974) (Linertime)
- V. Uniform General Charter, révisée 1922 et 1976 (Gencon)
- VI. North American Grain Charterparty 1973 (Modifiée 1989) (Norgrain 89)
- VII. Multi-purpose Charter Party 1982 (Révisée 1986) (Multiform)
- VIII. Mediterranean Iron Ore Charter Party C. (Ore) 7
- IX. Americanized Welsh Coal Charter 1953 (Modifiée 1979)

ENQUETE SUR LA QUALITE ET L'UTILITE DES PUBLICATIONS DE LA CNUCED ET SUR LEURS LECTEURS

Dans le cadre de l'évaluation des programmes et à la demande d'organes intergouvernementaux, le secrétariat de la CNUCED a entrepris de recueillir l'avis des lecteurs pour pouvoir évaluer la qualité et l'utilité de ses publications et notamment de ses rapports et documents sur des travaux de recherche. Le succès de cette enquête dépendant avant tout du taux de réponse, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir prendre le temps de remplir le questionnaire ci-après et de nous faire part éventuellement de vos observations concernant le document qui est actuellement en votre possession.

1. **Titre ou cote du document**
2. **Quand avez-vous reçu ce document ?**

3. **Comment l'avez-vous obtenu ? (cochez une ou plusieurs cases)**

- Par l'intermédiaire d'une mission permanente
auprès de l'Organisation des Nations Unies () Auprès d'une librairie de l'ONU ()
D'un ministère ou d'un service gouvernemental () Par l'intermédiaire d'une bibliothèque universitaire ()
Directement du secrétariat de la CNUCED () Sur votre propre demande ()
En participant à une réunion intergouvernementale de l'ONU ou de la CNUCED () Sur l'initiative de la CNUCED ()
En participant à un séminaire ou à un stage de formation parrainé par l'ONU ou la CNUCED () Autrement (veuillez préciser)

4. **A quelles fins utilisez-vous principalement le document ? (cochez une ou plusieurs cases)**

- Décisions de politique générale () Enseignement et formation ()
Analyse et recherche () Gestion ()
Législation () Autres activités (veuillez préciser)

5. **Comment jugez-vous le document en ce qui concerne :**

Son utilité pour vos travaux (cochez une case)

Extrêmement utile () ; Très utile () ; Utile () ; Moyennement utile () ; Inutile () .

Sa qualité, pour ce qui est des aspects suivants (veuillez cocher une case dans chaque cas) :

	Remarquable	Excellente	Bonne	Convenable	Médiocre
Présentation et lisibilité	()	()	()	()	()
Originalité des idées	()	()	()	()	()
Richesse de l'information	()	()	()	()	()
Actualité de l'information	()	()	()	()	()
Exactitude technique	()	()	()	()	()
Qualité de l'analyse, y compris l'objectivité	()	()	()	()	()
Validité des conclusions	()	()	()	()	()
Clarté des recommandations	()	()	()	()	()
Etendue du champ couvert	()	()	()	()	()

6. **Autres observations (le cas échéant)**
-
-
-

Nous vous serions également reconnaissants de bien vouloir nous fournir les renseignements suivants vous concernant :

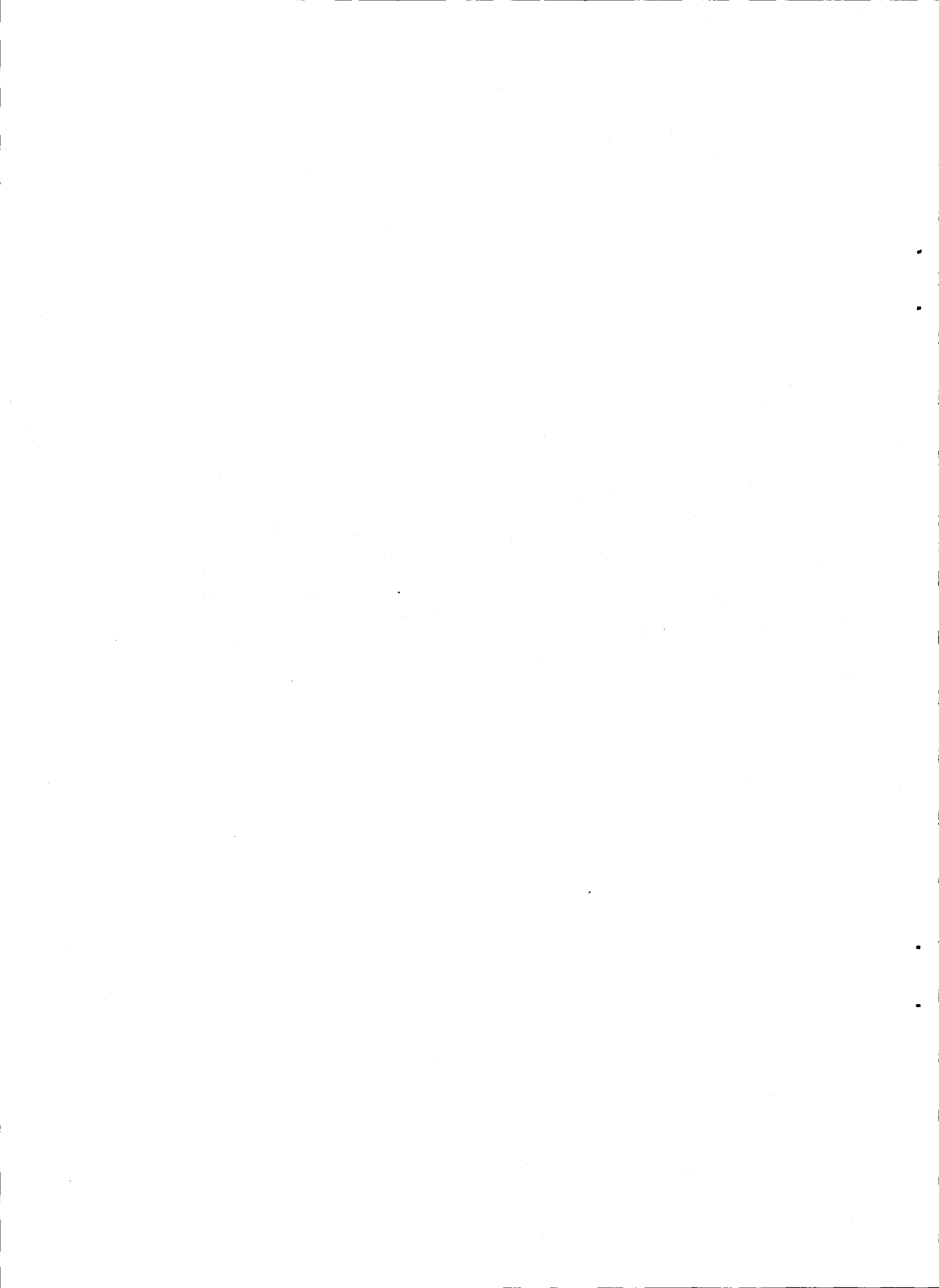
Nom Profession/titre

Adresse

Vos réponses sont destinées à un usage interne et resteront confidentielles. Nous vous remercions de votre concours.

Veuillez retourner le questionnaire au : **GRUPE DE LA COORDINATION ET DE L'EVALUATION DES PROGRAMMES**
DIRECTION EXECUTIVE ET GESTION
CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT
PALAIS DES NATIONS
CH-1211 GENEVE 10





INTRODUCTION

1. La Commission des transports maritimes, à sa troisième session, a créé aux termes de sa résolution 7(III), le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes (ci-après dénommé le Groupe de travail) et a recommandé que celui-ci inscrive, notamment, le sujet des chartes-parties dans son programme de travail 1/.

2. A sa première session qu'il a tenue en 1969, le Groupe de travail a adopté un programme dans lequel la question des chartes-parties figurait comme sujet prioritaire 2/. Par sa résolution 49(X) qui portait modification de ce programme de travail, la Commission des transports maritimes a conservé les chartes-parties parmi les sujets d'étude 3/. A sa quatrième session en 1975, le Groupe de travail a examiné la question 4/, et a prié le secrétariat de la CNUCED d'établir les études ci-dessous afin de permettre au Groupe de travail de décider de la suite qu'il jugerait nécessaire :

"i) Chartes à temps : analyse comparative des trois principales chartes-parties types Baltime, New York Produce Exchange et Linertime - et plus spécialement des clauses suivantes avec les adjonctions et amendements généralement en usage : clause de responsabilité pour perte ou avarie des marchandises; clause d'avaries communes; clause de résiliation; clause d'arbitrage; clause d'indemnisation; clause de préavis.

ii) Chartes au voyage : analyse comparative des principales clauses, y compris celles qui sont mentionnées à l'alinéa i) ci-dessus, ainsi que la clause de déroutement et la clause "paramount", en tenant compte des produits d'exportation qui présentent le plus d'intérêt pour les pays en voie de développement, comme les céréales, le soja, le riz, les engrais et les phosphates, les minerais, le bois, le ciment, le sucre, le coprah, le bétail sur pied et le pétrole.

iii) Dans le cadre des études susvisées, examen des différentes clauses afin d'en déterminer les effets relatifs sur les différentes parties."

3. Concurrément aux études précitées, le secrétariat était prié de présenter des données supplémentaires au Groupe de travail, à sa septième session, pour lui permettre de décider :

-
- 1/ Documents officiels du Conseil du commerce et du développement, neuvième session, (TD/B/240 - TD/B/C.4/55), annexe 1, p. 28.
 - 2/ Rapport du Groupe de travail sur sa première session (TD/B/189 - TD/B/C.4/64), p. 8.
 - 3/ Documents officiels du Conseil du commerce et du développement, vingt-cinquième session (TD/B/921 - TD/B/C.4/254), annexe 1, p. 54.
 - 4/ Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session (TD/B/126 - TD/B/C.4/ISL/17).

"i) des clauses qui sont susceptibles d'être normalisées, harmonisées ou améliorées en vue d'assurer un juste équilibre des droits et des obligations entre les différentes parties;

ii) des aspects des chartes-parties qui se prêtent à une réglementation internationale;

iii) des possibilités d'arriver à des définitions convenues pour les termes fondamentaux en usage dans les chartes-parties." 5/

4. L'examen de la question des chartes-parties a, toutefois, été différé pendant que le sujet des assurances maritimes et celui des privilèges et hypothèques maritimes étaient examinés par le Groupe de travail et le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes. Etant donné que les travaux relatifs aux assurances maritimes avaient été menés à bien et que les délibérations du Groupe intergouvernemental sur les privilèges et hypothèques maritimes devaient être terminées en 1989 6/, la Commission des transports maritimes, à sa treizième session, a adopté la résolution 61(XIII) 7/ par laquelle elle approuvait la convocation de la douzième session du Groupe de travail, qui devait se tenir dans la deuxième partie de 1989, pour aborder la question des chartes-parties. La douzième session du Groupe de travail a dû cependant être renvoyée à octobre 1990 afin de permettre au secrétariat d'établir la documentation nécessaire.

Résumé et conclusions

5. Le rapport qui suit a été établi conformément au mandat défini par le Groupe de travail à sa quatrième session. Il a pour objet de présenter une analyse comparative des clauses figurant dans les diverses formules de chartes-parties, d'illustrer quelques-uns des problèmes que pose le fonctionnement de certaines formules types de chartes-parties et de leurs clauses et de montrer que leur interprétation est actuellement loin d'être uniforme au niveau international, l'objectif étant d'établir la nécessité d'approfondir les travaux sur la question.

6. Afin de se procurer les données nécessaires à l'établissement du rapport, le secrétariat a envoyé des questionnaires aux gouvernements et aux organisations appropriées après la quatrième session du Groupe de travail en 1975 et, ensuite en 1988, à ceux qui interviennent dans l'affrètement, à savoir, notamment les affréteurs, les fréteurs et les courtiers maritimes. Les renseignements fournis par ceux qui ont répondu aux questionnaires du secrétariat ont été pris en compte pour l'établissement du rapport.

7. Le rapport est divisé en six chapitres. Le chapitre I, après avoir décrit brièvement les principaux types de chartes-parties, examine certaines des formules de chartes-parties anciennes et désuètes qui sont toujours en

5/ Ibid., pp. 17-18.

6/ La session finale du Groupe intergouvernemental conjoint a eu lieu en septembre 1989 à Londres.

7/ Rapport de la Commission sur sa treizième session, annexe I, paragraphe 14.

usage, ainsi que les observations et les critiques formulées à leur égard. Les chapitres II et III sont consacrés à l'analyse comparative de certaines clauses des chartes à temps et au voyage, respectivement. Nous avons essayé d'identifier les problèmes, les incohérences et les incertitudes qui existent à propos de l'interprétation et de l'application des clauses des chartes-parties. Le chapitre IV a pour objet de montrer que les dispositions des chartes-parties peuvent avoir un effet dans plusieurs domaines importants pour les tiers détenteurs d'un connaissement et que les tiers qui sont étrangers à une charte-partie peuvent se trouver liés par ses dispositions alors même qu'ils n'ont pas vu le document. Le chapitre V examine, notamment, les difficultés et les incertitudes découlant de l'application de régimes de responsabilité différents aux chartes-parties et aux connaissements, et de l'incorporation contractuelle des Règles de La Haye/La Haye-Visby dans les chartes-parties et de leur exclusion de ces mêmes documents. Nous proposons comme solution à ces difficultés de rendre obligatoire l'application aux chartes-parties d'un régime de responsabilité concernant les marchandises analogue aux Règles de La Haye/La Haye-Visby mais dont le libellé serait conçu expressément en vue de cette application. Le chapitre VI contient les conclusions et recommandations, qui peuvent se résumer comme suit :

- a) Nous indiquons au paragraphe 406 plusieurs clauses de chartes à temps et au voyage qui devraient pouvoir être harmonisées et/ou améliorées. Nous suggérons ensuite que le secrétariat soit invité à déterminer, en consultation avec les organisations professionnelles et internationales appropriées, celles des clauses ainsi indiquées qui pourraient être retenues comme clauses essentielles, et, puis, à rédiger un projet de clauses essentielles, avec le concours et la collaboration de ces organisations, pour examen par le Groupe de travail.
- b) Notre conclusion est que pour pouvoir introduire dans les chartes-parties un système de responsabilité pour les marchandises analogue à celui des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, il faut établir un ensemble de règles "taillées sur mesure" qui soient d'application obligatoire aux chartes-parties et couvrent les principaux domaines de responsabilité. Nous émettons cependant l'avis que d'autres études pourraient être souhaitables afin de déterminer : i) les incidences de ces règles impératives si elles s'appliquaient aux chartes au voyage seulement ou à la fois aux chartes au voyage et aux chartes à temps; ii) les incidences de ces règles impératives si elles ne s'appliquaient qu'aux opérations visées à l'article II des Règles de La Haye, ou si elles s'appliquaient à tous les voyages et à toutes les opérations prévus dans une charte-partie.
- c) Nous suggérons également que la question de la réduction de définitions convenues pour les termes des chartes-parties soit examinée en même temps que celle de la rédaction des clauses. Nous indiquons les termes qui nous semblent se prêter le mieux à l'établissement de définitions convenues et nous proposons que, en consultation avec les organisations professionnelles appropriées, des projets de définitions soient rédigés, avec l'aide de ces organisations, pour examen par le Groupe de travail.

8. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes voudra peut-être donner suite aux propositions du paragraphe ci-dessus.

Chapitre I

FORMULES TYPES DE CHARTES-PARTIES

9. Les chartes-parties sont des contrats dont l'objet est l'utilisation ou la location d'un navire. Elles servent à des fins diverses. L'affréteur voudra peut-être déplacer une cargaison pour son propre compte, ou bien sous-affréter le navire ou l'employer aux usages multiples d'un navire polyvalent. Dans chaque cas, un connaissement est en principe délivré lorsque les marchandises sont embarquées. Le connaissement contient généralement des dispositions concernant les modalités et conditions du transport qui souvent contredisent celles de la charte-partie et donnent naissance à un certain nombre de problèmes 8/.

10. Il y a trois types principaux d'affrètement : l'affrètement au voyage, l'affrètement à temps, l'affrètement coque nue (bareboat) ou avec dévolution du navire (demise).

11. Avec la charte-partie au voyage, le fréteur s'engage à transporter des marchandises spécifiées sur un navire désigné en un ou plusieurs voyages. L'affréteur s'oblige à présenter les marchandises convenues et à payer le fret, qui est généralement calculé d'après la quantité embarquée ou transportée ou qui est parfois une somme globale dans le cas de l'affrètement "en travers" (lump sum freight) 9/.

12. Avec la charte-partie à temps, le fréteur s'oblige à fournir des services pendant un certain temps ou pour la durée d'un voyage déterminé ("trip") et à pourvoir son navire d'un capitaine et d'un équipage pour assurer le transport des marchandises embarquées par l'affréteur ou pour le compte de celui-ci 10/. La rémunération due par l'affréteur est généralement appelée "loyer" (hire) et est proportionnelle à la durée du contrat.

13. Alors que dans l'affrètement au voyage et à temps le fréteur garde la possession du navire et fournit des services par l'intermédiaire de son capitaine et de l'équipage, dans le cas de l'affrètement coque nue ou avec dévolution du navire, la possession et la disposition du navire passent à l'affréteur qui est considéré à toutes fins utiles comme étant le propriétaire du navire pendant la durée du contrat. En conséquence, le capitaine et l'équipage deviennent les préposés de l'affréteur, qui assume toutes les responsabilités concernant la gestion, l'exploitation et la navigation du navire 11/.

8/ Voir Scrutton, Charter Parties and Bills of Lading, 19ème éd., (Londres, Sweet and Maxwell, 1984), p. 3.

9/ Ibid., p. 51.

10/ Ibid.

11/ Ibid., p. 49; voir également Carver, Carriage by Sea, 13ème éd. (Londres, Stevens & Sons, 1982), par. 582-588.

14. Quoique les chartes-parties se présentent toujours sous la forme d'un écrit et soient établies dans la majorité des cas sur la base de formules types, le contrat oral est autorisé dans la plupart des juridictions 12/. Il existe une multitude de formules types de chartes-parties, surtout pour l'affrètement au voyage. Le Conseil maritime international et baltique (BIMCO) a approuvé plus de 50 chartes-parties dont la plupart sont des chartes au voyage concernant des trafics divers. Il y a également des formules types pour l'affrètement de navires-citernes, et cette "spécialisation" tient aux caractéristiques propres à ce type de transport et s'explique également par la position de force dont jouissent les affréteurs dans ce secteur 13/.

15. En plus des nombreuses formules types en usage, il existe une foule de formules privées ("in-house" charter parties). Des affréteurs très importants ont leurs propres formules de chartes-parties 14/, imités en cela par certaines grandes compagnies maritimes qui n'utilisent que leur propre formule type. Formules types et formules privées sont les unes et les autres complétées par une multitude de clauses additionnelles dites "rider-clauses", dont certaines sont arrivées à un libellé uniformisé mais dont la plupart sont rédigées expressément en fonction de l'affrètement considéré.

16. Certaines des formules types existent depuis la fin du 19ème siècle ou le début du 20ème et sont utilisées telles quelles sans qu'on ait réellement songé à les adapter à la vie commerciale moderne. Aussi rencontre-t-on encore de nombreuses formules désuètes qui contiennent des expressions ambiguës et obscures. Le simple fait qu'il faille dans chaque cas ajouter une foule de "rider-clauses" montre bien que la formule type à laquelle elles sont jointes a besoin d'être complétée. C'est le cas en particulier de certaines chartes utilisées de longue date pour le transport des marchandises solides. Les plus anciennes d'entre elles ont pour particularité de favoriser les frêteurs, alors que les formules de rédaction plus récente tendent à favoriser les affréteurs.

17. Avant d'examiner en détail les diverses formules de charte-partie, il sera peut-être utile de passer brièvement en revue certaines des formules les plus anciennes et les plus critiquées ainsi que les commentaires formulés par des autorités judiciaires de premier plan à propos de ces documents et des clauses qu'ils contiennent.

12/ Voir Scrutton, op.cit., p. 3. Aux termes de la Loi relative à la marine marchande de la République démocratique allemande (SHSG) du 5 février 1976, dans ses articles 4(3) et 5(4), l'affréteur peut exiger la délivrance d'une charte-partie. Même chose avec la Loi de la République fédérale d'Allemagne, voir le Code commercial allemand de 1897 (modifié) (HGB), Livre cinq, article 557.

13/ Paul Todd, Contracts for the Carriage of Goods by Sea. (BSP Professional Books 1988), p. 19.

14/ Les grandes compagnies pétrolières, par exemple, ont leurs propres formules, telles que Shellvoy 5 et Beepeevoy 2.

A. Chartes-parties au voyage

18. Des enquêtes menées récemment par le secrétariat de la CNUCED il ressort que parmi les formules de chartes au voyage les plus anciennes et les plus critiquées, celles qui sont encore communément utilisées sont la Baltic and International Maritime Conference Uniform General Charter (Gencon), la Baltimore Berth Grain Charter Party (Baltimore Form C), la Chamber of Shipping River Plate Charter Party (Centrocon) et l'Americanized Welsh Coal Charter (Amwelsh).

19. L'Americanized Welsh Coal Charter est, par son origine, la plus ancienne. Elle a été adoptée en 1953 mais sur le modèle de la Chamber of Shipping Welsh Coal Charter de 1896. Il y a plus de 60 ans, dans l'affaire anglaise Miguel de Larrinaga Steamship Co. c. D.L. Flack & Son 15/, le Lord Justice Atkin faisait le commentaire suivant à propos de clauses qui ont été en substance reproduites dans la formule Amwelsh en 1953 et reprises dans la version modifiée de 1979 :

"Cette affaire a son origine dans la Chamber of Shipping Welsh Coal Charter de 1896 dont les clauses de surestaries se sont révélées être une mine d'or pour les hommes de loi dans le passé et semblent devoir le rester à l'avenir. Les clauses de cette formule ou d'une autre formule analogue ont certainement été devant la Chambre des lords une fois, à maintes reprises devant le Tribunal de commerce et bien d'autres fois encore devant la Cour d'appel; et il n'est pas exclu que les personnes éminentes qui exercent une activité dans l'industrie charbonnière et dans les transports maritimes connexes continuent de penser qu'il convient de prendre des mesures pour rendre les clauses plus claires qu'elles ne le sont actuellement."

20. En 1985, dans l'affaire du Mozart 16/, le Tribunal de commerce anglais, appelé à interpréter une de ces clauses de l'Amwelsh Charter, a fait le commentaire suivant :

"Le libellé de cette clause est imprécis; il a donné lieu à des problèmes dans le passé, et il n'est pas surprenant que dans la circonstance actuelle il y ait des opinions divergentes entre ceux qui ont essayé de l'interpréter... En vérité, le texte est tellement désorganisé et vague que l'analyse logique classique ne mène nulle part."

21. La Charte Centrocon a été adoptée en 1914 et modifiée en 1950 et 1974. En 1924, le Lord Justice Scrutton, siégeant à la Cour d'appel anglaise dans l'affaire H.A. Brightman & Co. c. Bunge y Born 17/, faisait observer :

15/ (1925) 21 Ll.L.Rep.284, à la page 288.
16/ (1985) 1 Llyod's Rep. 239, aux pages 241-243.
17/ (1924) 19 Ll.L.Rep. 384, à la page 385.

"Cette charte est basée sur la formule connue sous le nom de Chamber of Shipping River Plate Charter, 1914, qui a été convenue entre la Chambre de la marine marchande et l'organe représentatif des Chargeurs argentins. Elle contient des expressions qui ne sont pas faciles à interpréter, comme c'est souvent le cas lorsque des parties ayant des intérêts contradictoires adoptent un texte ambigu dont aucune n'ose rendre le libellé précis de peur que l'autre ne soit pas d'accord avec le sens qu'il aurait s'il était énoncé clairement."

22. Dans l'affaire ci-dessus, la Cour examinait la clause de grève de la Charte Centrocon. Trente-cinq ans après, les tribunaux anglais ont été appelés à examiner le sens de cette même clause (qui avait été laissée telle quelle lors de la modification de 1950) dans un contexte différent, celui de l'affaire Union of India c. Compania Naviera Aeolus S.A. (The "Spalmatori") 18/. Le juge du Tribunal de commerce a estimé que la clause de grève n'excluait pas en l'espèce la créance de surestaries du fréteur. Trois juges de la Cour d'appel se sont déclarés en désaccord avec cette conclusion mais ils s'accordaient tous à reconnaître, avec les parties elles-mêmes, qu'"il était impossible d'interpréter les termes utilisés dans leur sens littéral". La Chambre des Lords, à la majorité de trois contre deux, s'est déclarée en désaccord avec la Cour d'appel, et, l'un des lords majoritaires a fait le commentaire suivant :

"Il n'y a pas d'interprétation ni d'explication entièrement satisfaisantes de la troisième partie de cette clause et l'on est obligé de choisir entre deux conclusions aussi peu satisfaisantes l'une que l'autre."

23. La même clause de grève a fait l'objet d'un recours devant la Cour d'appel anglaise en 1961 dans l'affaire N.V. Reedrij Amserdam c. President of India (The "Amstelmolen") 19/ et, de nouveaux dix ans plus tard, dans l'affaire Ionian Navigation Co. Inc. c. Atlantic Shipping Co. S.A. (The "Loucas N") 20/. La clause de grève de la formule de la Charte Centrocon n'est toujours pas modifiée mais il y a maintenant un amendement "recommandé" pour cette clause lorsqu'elle est utilisée dans d'autres chartes-parties. Le juge du Tribunal de commerce anglais dans l'affaire Navico A.G. c. Vrontadas Naftiki Etairia P.E. (The "Costis") 21/, a fait observer que la Charte Centrocon et sa clause de grève en particulier "avaient été pour les hommes de loi un employeur rêvé pendant des années".

24. La formule de la Charte-Partie Gencon est la formule de contrat d'affrètement au voyage à usage général la plus communément employée. Elle est antérieure à 1922, année où elle a été révisée pour la première fois. Elle a été révisée de nouveau en 1976. Ses clauses ont donné lieu à de nombreux litiges. Dans l'affaire Louis Dreyfus & Cie c. Parnaso Cia. Naviera S.A. (The "Dominador") 22/, le juge du Tribunal de commerce anglais, ayant fait observer

18/ (1960) 1.W.L.R. 297; (1962) 1 Q.B. 1; (1964) A.C. 868.

19/ (1961) 2 Lloyd's Rep.1.

20/ (1971) 1 Lloyd's Rep.215.

21/ (1968) 1 Lloyd's Rep, 379 à la page 382.

22/ (1959) 1 Lloyd's Rep.125.

qu'aucun tribunal n'avait jamais été saisi de la clause d'exceptions de la Gencon, a ajouté : "La malchance veut apparemment que ce soit moi qui doive essayer de lui donner un sens". Il estimait que la clause était ambiguë et il s'est servi de la règle contra proferentem pour l'interpréter.

25. Dans l'affaire Salamis Shipping (Panama) S.A. c. Edm. van Neerbeek & Co. S.A. (The "Onisilos") 23/, les dispositions "half demurrage" (surestaries à demi-tarif) de la clause de grève de la Gencon ont été décrites dans la Cour d'appel anglaise comme étant "ambiguës" et susceptibles d'être comprises de deux manières, selon qu'il s'agissait des frêteurs ou des affrêteurs. De nouveau, dans l'affaire Superfos Chartering A/S c. N.B.R. (London) Limited (The "Saturnia") 24/, la Cour était saisie de la clause de grève de la Gencon pour examiner un point à propos duquel les arbitres avaient émis des avis différents et sur lequel la Cour était à son tour en désaccord avec le surarbitre. Le juge a dit : "Je ne trouve ni dans le passage pertinent de la clause, ni dans la clause en son entier ni dans tout le texte de la charte une seule indication qui permettrait de déterminer la bonne réponse à ce problème".

26. Le principal reproche que l'on fait à la Charte-Partie Gencon est qu'elle n'est pas suffisamment détaillée et requiert l'adjonction d'un nombre excessif de clauses additionnelles dans la quasi-totalité des cas. Ainsi, dans l'affaire Overseas Transportation Co. c. Mineralimportexport (The "Sinoe") 25/, le juge du Tribunal de commerce anglais a formulé le commentaire suivant :

"La charte elle-même était fondée sur la formule Gencon, mais avait fait l'objet d'une multitude de modifications et d'adjonctions. A vrai dire, tous les problèmes dans cette affaire viennent de ces adjonctions dont le libellé est des plus déplorable."

27. Dans un arbitrage rendu récemment à New York dans l'affaire Trans-pacific Shipping Co. c. Mitsui & Co. (USA) Inc. 26/, l'arbitre a fait observer là encore que la charte-partie qui était fondée sur la formule Gencon "n'était guère un modèle de clarté, à l'image de la plupart des anciennes formules adaptées aux usages modernes".

28. La Charte-Partie Baltimore Form C Grain a été adoptée en 1913 et a donné lieu elle aussi à de nombreux arbitrages et procès. Dans l'affaire J.C. Carras & Sons (Shipbrokers) Limited c. President of India (The "Argobeam") 27/, le juge du Tribunal de commerce anglais l'a qualifiée de "document passablement archaïque et souvent extrêmement déconcertant". Il a ajouté :

"Il est surprenant de voir que des hommes de loi compétents attendent toujours aux Etats-Unis, au Canada ou dans ce pays de se voir confier le soin de rédiger une variante moderne et plus intelligible. Ce ne serait pas chose difficile, et, si le résultat était accepté et que l'on donne quitus à la formule

23/ (1971) 2 Lloyd's Rep.29.

24/ (1984) 2 Lloyd's Rep.366, confirmé (1987) 2 Lloyd's Rep.43.

25/ (1971) 1 Lloyd's Rep.514.

26/ S.M.A. No.2505 (Arb. à New York 1988).

27/ (1970) 1 Lloyd's Rep.282, à la page 287.

actuelle, le nouveau texte justifierait rapidement la dépense minime faite pour sa rédaction par les économies réalisées plus tard sur les frais de justice par les chargeurs, les affréteurs, les armateurs et les exportateurs et importateurs de céréales."28/

29. Quant aux chartes-parties au voyage pour navires-citernes, la formule type la plus ancienne qui est toujours communément utilisée est la Charte-partie Asbatankvoy (anciennement Exxonvoy 69), qui a été adaptée de la formule de charte Washipoilvoy adoptée en 1942 et révisée en 1950. Elle a donné lieu aux observations suivantes :

"La charte Asbatankvoy (à l'instar de la Texacovoy) s'inspire étroitement de la vieille formule de charte Warshipoilvoy, ce qui fait qu'elle est passablement archaïque. Certaines des clauses visent des systèmes d'échanges et des pratiques commerciales du passé, et bien des exigences de l'époque actuelle ne sont pas prises en compte. L'Asbatankvoy est encore très largement répandue mais les cocontractants l'utilisent à leurs risques et périls. Les nombreuses clauses que l'on est obligé d'ajouter à cette charte ne remédient pas à toutes les déficiences de la formule imprimée et, prises dans leur totalité, elles élargissent les possibilités de litiges. Il est peu probable que l'adjonction de clauses "bouche-trous" fasse disparaître tous les risques de litiges et de procès qu'entraîne l'emploi de cette formule anachronique." 29/

B. Chartes-parties à temps

30. Parmi les formules types de chartes à temps, deux seulement sont vraiment anciennes et ce sont celles qui sont le plus communément utilisées pour l'affrètement de transporteurs de marchandises solides : la Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter (Baltime) et la New York Produce Exchange Time Charter (NYPE).

31. La Baltime a été émise pour la première fois en 1909 et modifiée en 1911, 1912, 1920, 1939 et 1950. Une autre modification mineure a été apportée cette même année pour ajouter une référence aux Règles de York-Anvers de 1974. Nombre de ses clauses ont fait l'objet d'arbitrages et de procès, mais celle qui a rendu célèbre cette charte (comme disent ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat de la CNUCED) est la clause de responsabilité et d'exonération (clause 13 de la formule actuelle). En 1984, la Chambre des lords anglaise a estimé que l'interprétation de cette clause qui était acceptée depuis au moins 24 ans était erronée. Dans l'affaire dont elle était alors saisie Tor Line A.B. c. Alltrans Group of Canada Limited

28/ La North American Grain Charter Party 1973 (Norgrain) a été ultérieurement approuvée par la North American Export Grain Association, le BIMCO, la Chambre de la marine marchande du Royaume-Uni et la Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes (FONASBA). Elle a été ensuite modifiée en 1989. Mais la formule Baltime C est d'un emploi plus répandu que la formule Norgrain.

29/ Williams & Bonnicks, Commentaries on Tanker Voyage Charter Parties, (Intertanko 1989) p. 2.

(The "TFL Prosperity") 30/, la Chambre des lords s'est dite en désaccord avec la décision rendue par la Cour suprême de la Nouvelle-Galles du Sud (Australie) dans l'affaire Westfal-Larsen & Co. A/S c. Colonial Sugar Refining Co. Limited 31/ et a critiqué une décision antérieure du Tribunal de commerce anglais dans l'affaire Gesellschaft Bürgerlichen Rechts. c. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The "Brabant") 32/ ainsi qu'une décision de la Cour d'appel dans l'affaire Nippon Yusen Kaisha c. Acme Shipping Corporation (The "Charalambos N. Pateras") 33/.

32. Dans cette affaire du TFL Prosperity, la Chambre des lords a procédé à une analyse détaillée des quatre phrases de la clause 13 de la Baltime, et dans sa présentation de cette analyse a déclaré ce qui suit :

"La formule imprimée de cette charte à temps a vu le jour en février 1909. Elle a donc près de trois quarts de siècle d'existence... Dire que la syntaxe de ces quatre phrases, et en fait leur rédaction, est en bien des endroits passablement déficiente et qu'en tout état de cause il y a des passages superfétatoires ne résoud pas le problème de leur interprétation, mais ne fait qu'ajouter à leur complication. Syntaxe malheureuse, rédaction médiocre et redondances, voilà comment sont construites les clauses de ces conventions." 34/

33. La New York Produce Exchange (NYPE), qui est de loin la formule de charte à temps la plus communément utilisée pour le transport de marchandises solides, remonte à 1913 et a été modifiée en 1921, 1931 et 1946. Une nouvelle version de la formule NYPE a été introduite en 1981 sous le nom de code "Asbatime", mais elle reste d'un emploi très limité comparé à celui qui est fait de la NYPE 1946.

34. Certains passages de la NYPE sont obscurs, d'autres archaïques. Dans l'affaire Summit Investment Inc. c. British Steel Corporation (The "Sounion") 35/, la Cour d'appel anglaise était priée d'interpréter la clause 20, qui est ainsi libellée :

"Le combustible utilisé par le navire pendant que le loyer est suspendu, ainsi que pour la cuisine, la condensation de l'eau ou pour les appareils de chauffage à grille (grates) ou à foyer clos (stoves) fera l'objet d'un accord quant à la quantité, et le coût de son remplacement sera autorisé par les fréteurs."

35. L'interprétation de la clause faisait déjà l'objet de controverses depuis plusieurs années. Dans l'affaire dont il s'agit, les trois arbitres étaient en désaccord, la majorité préférant une interprétation libérale. Le Tribunal de première instance, statuant en appel, avait préféré l'interprétation

30/ (1984) 1 Lloyd's Rep.123.

31/ (1960) 2 Lloyd's Rep.206.

32/ (1965) 2 Lloyd's Rep.546.

33/ (1972) 1 W.L.R. 74.

34/ (1984) 1 Lloyd's Rep.123 à la page 126.

35/ (1987) 1 Lloyd's Rep.230.

plus stricte de l'arbitre minoritaire. La Cour d'appel a rétabli l'opinion majoritaire et dans son arrêt qui fait jurisprudence figure le commentaire suivant :

"En 1913, année qui a vu la naissance de la formule de charte à temps très répandue dite New York Produce Exchange, le système de propulsion des navires était la machine à vapeur et les chaudières étaient chauffées au charbon. Conséquence logique de cette situation, les quartiers de l'équipage étaient équipés d'appareils de chauffage au charbon à foyer ouvert et à foyer clos. Aujourd'hui de très nombreux navires sont propulsés par moteur et même lorsqu'ils ne le sont pas, les machines sont chauffées au mazout en lieu et place du charbon. Le navire équipé de "poêles" doit donc être une véritable pièce de musée. Or, malgré les révisions de 1921, 1931 et 1946, la formule de la New York Produce Exchange s'obstine à parler d'"appareils de chauffage à foyer ouvert et à foyer clos" et voilà qu'on nous demande d'expliquer ce qu'ils veulent dire."

36. A propos des types les plus anciens de formule de charte à temps, on a dit que ces conventions "ayant été élaborées le plus souvent par des armateurs, sont, dans une certaine mesure, favorables aux propriétaires de navires, l'exemple le plus probant à cet égard étant la Baltique, et aussi que leur libellé est trop souvent vague, au point d'en être ésotérique comme c'est le cas avec la formule NYPE... les nombreuses incertitudes, contradictions et injustices que l'on y rencontre, loin d'être inhérentes aux spécificités du transport maritime international (conflit de lois, fortunes de mer), sont trop souvent les conséquences d'un style décousu, d'une pensée obscure, héritage suranné de la marine à voile qui se perpétue dans les contrats de base encore en usage. A l'époque où elles ont été rédigées, il y a plus de 60 ans, ces chartes remplissaient une fonction utile; mais il est évident, aujourd'hui, qu'elles n'énoncent pas avec une précision suffisante les droits et obligations que les parties entendaient se reconnaître mutuellement quand elles ont contracté. Cela laisse la porte grande ouverte aux procès lorsque quelque chose ne va pas, et comme la plupart des affaires sont renvoyées à l'arbitrage ou devant des tribunaux dans des pays anglo-saxons dont le droit est fondé sur les précédents, mais où les précédents ne lient pas toujours les arbitres, la confusion est inévitable. Le praticien de l'expédition maritime n'a pas toujours la formation et l'expérience juridiques qui lui permettraient d'éviter les nombreux pièges qui l'attendent dans ses activités d'affrètement, et il n'a pas non plus le temps de peser les risques dans un métier où les décisions doivent se prendre vite." La conclusion de ces observations était que "l'on aurait beaucoup à gagner à élaborer une formule de contrat améliorée, équitable, plus claire, qui serait mieux adaptée aux méthodes du commerce moderne et débarrassée des ambiguïtés derrière lesquelles des cocontractants peu scrupuleux peuvent se réfugier, et à encourager l'utilisation généralisée de cette formule par une grande majorité des professionnels de l'expédition maritime" 36/.

36/ J.E. Cassegrain, Responsibilities and Liabilities of the Time Charterer, communication à un séminaire sur le thème "Time Charters - Why the Confusion?" (Les chartes à temps - Pourquoi la confusion ?) parrainé par la FONASBA, Londres, 24-25 mars 1977, pp. 2 et 9-10.

Chapitre II

ANALYSE DE CERTAINES CLAUSES DES CHARTES-PARTIES A TEMPS

37. Le présent chapitre a pour objet principal de passer en revue certaines des clauses figurant dans les chartes à temps afin d'identifier quelques-uns des problèmes que posent leur interprétation et leur fonctionnement. Il examine d'abord les clauses spécifiées dans la demande formulée par le Groupe de travail à sa quatrième session 37, puis les clauses à propos desquelles ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat de la CNUCED ont exprimé des préoccupations, ainsi que plusieurs clauses qui sont considérées comme étant ambiguës, anachroniques ou se prêtant à des divergences d'interprétations dans différentes juridictions.

38. L'analyse portera principalement sur les clauses figurant dans les deux formules types les plus largement utilisées dans les affrètements à temps pour le transport de marchandises solides, à savoir la Baltimore 1974 et la New York Produce Exchange (NYPE) 1946, ainsi que sur le texte révisé de 1981 de la NYPE, nom de code Asbatime, la Deep Sea Time Charter 1974 du BIMCO, nom de code Linertime. Il sera fait référence également au projet de charte à temps, nom de code "Fontime", établi par la Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes (FONASBA) et à certaines formules de charte à temps pour navire-citerne.

39. Les litiges nés d'une charte-partie à temps sont pour la plupart réglés à Londres ou à New York. Les références de jurisprudence du présent rapport sont donc essentiellement des décisions de tribunaux anglais (normalement en appel de sentences arbitrales), des décisions de tribunaux des Etats-Unis et des sentences arbitrales de New York (dont on peut normalement faire appel) 38/.

A. Clauses relatives à la vitesse et à la consommation

40. La description du navire dans les chartes à temps comprend, notamment, le nom et le pavillon du bâtiment, son propriétaire, sa cote, son port en lourd, sa jauge, sa vitesse et sa consommation. Ces indications, surtout celles qui concernent la vitesse et la consommation, sont tout particulièrement importantes pour l'affréteur à temps puisque c'est lui qui assume la gestion commerciale du navire et prend à sa charge certaines dépenses relatives à son utilisation 39/. L'affréteur à temps est tenu de fournir le combustible de soute et la consommation du navire a donc une grande incidence sur ses dépenses. De plus, comme le loyer est fonction de la durée de l'affrètement indépendamment du nombre de voyages accomplis, la vitesse du navire devient un élément important du contrat.

37/ Voir le paragraphe 2 du présent rapport.

38/ Voir Wilford, Coghlin and Kimball, Time Charters, 3ème éd., (Lloyd's of London Press, Londres, 1989), Introduction, page vii.

39/ Avec les chartes à temps, les coûts imputables à l'exploitation du navire loué sont habituellement partagés entre fréteurs et affréteurs : les premiers prennent en principe à leur charge les coûts fixes (par exemple salaires, assurance, etc.) et les seconds les coûts variables (par exemple le combustible et droits et taxes divers). Voir les clauses 4 et 5 de la Linertime, les clauses 1 et 2 de la NYPE et les clauses 3 et 4 de la Baltimore.

41. La Baltime, la NYPE, l'Asbatime et la Linertime s'ouvrent chacune par un préambule à peu près identique, qui une fois complété donnera la description du navire. Ainsi, la Baltime dit : "... capable, à pleine charge, de filer environ ... noeuds par beau temps et eau calme, pour une consommation d'environ ... tonnes du meilleur charbon Cardiff, ou d'environ ... tonnes de combustibles liquides". La NYPE, l'Asbatime et la Linertime contiennent des dispositions analogues, encore que la NYPE et l'Asbatime soient moins restrictives et se bornent à dire : "bonnes conditions météorologiques".

42. Ces stipulations sont très critiquées par ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat. Ils y voient un vrai problème qui, selon eux, tient au fait que le capitaine est seul détenteur de la preuve des conditions météorologiques rencontrées, tout en reconnaissant que dans une certaine mesure, les sociétés de routage et les données météorologiques fournies par les organismes officiels atténuent le problème. Le terme "environ" et les expressions "par beau temps et eau calme" et "dans de bonnes conditions météorologiques" sont jugés ambigus et le sens à leur donner est une source de litiges. "Les avis des arbitres et de la profession varient sur le point de savoir si l'expression "beau temps" s'entend d'une situation où le vent souffle à la force 4, 5 ou 6 de l'échelle de Beaufort. Quant à la formule "eau calme", on ne la rencontre pratiquement jamais. Elle évoque quasiment une situation de calme plat et, interprétée à la lettre, elle vide de son sens la garantie de vitesse et de consommation" 40/.

43. Les observations reproduites ci-dessous ont été formulées à propos de la clause de la charte Baltime :

"Presque toutes les chartes-parties à temps prévoient une garantie du fréteur concernant la vitesse et la consommation, encore qu'il en soit parfois libéré si la période d'affrètement est très courte ou si, par exemple, le navire est loué pour du petit cabotage. La vitesse et la consommation sont aussi importantes que la capacité de charge et sont une source plus grande encore de litiges.

Si vous lisez attentivement le préambule de la Baltime, vous y verrez que la promesse repose sur l'existence de conditions très favorables qui évoquent, non pas une vitesse simplement moyenne, mais la vitesse d'un voyage d'essai. L'expression "beau temps et eau calme" s'entend généralement d'une situation où le vent souffle à la force 3 sur l'échelle de Beaufort ou même moins, quel que soit l'état de la mer. A moins qu'il y ait une forte houle, l'état de la mer ne fait pas grande différence. La charte ne dit rien sur la vitesse effectivement réalisée par le navire sur l'ensemble de la période. Il suffit au fréteur de montrer que pendant une journée ou un peu plus le navire a atteint la vitesse promise.

40/ Extrait d'une communication de la FONASBA.

Qu'en est-il si le navire n'utilise pas au maximum sa puissance ? Il est vrai que la clause 9 dit que le Capitaine exécutera tous les voyages "avec la plus grande célérité" _____ mais quelle est justement cette plus grande célérité ? Et qu'arrive-t-il si le Capitaine ne respecte pas cette stipulation ? La clause 13 exclut expressément la responsabilité des armateurs pour les retards quels qu'ils soient même s'ils sont occasionnés par la négligence ou un manquement de leurs préposés.

Avec une clause du type Baltimé ... il est très difficile pour les affréteurs de prouver que le navire n'est pas performant. La principale source d'information sur les moyens du navire est le journal de passerelle. Les distances observées d'un point à un autre peuvent servir pour une vérification, de même que les mentions du journal de la machine concernant le nombre de tours par minute (t.p.m.)." 41/

44. Mais, comme l'a fait observer un arbitre de New York 42/ dans ce qui peut paraître une litote : "... les chiffres du journal ont la réputation d'être quelque peu sujets à caution ...".

45. Un autre auteur a écrit que "la Case 12 de la Baltimé ne donne que des chiffres approximatifs ... et ... il ressort clairement de la partie II que les indications à fournir se limitent à la formule "beau temps et eau calme". Ainsi le fréteur ne donne aucune assurance quant aux résultats d'exploitation effectifs sur l'ensemble de la période d'affrètement, et l'affréteur aura du mal à apporter la preuve d'un manquement à cette garantie (mais ce n'est pas impossible : voir l'affaire de l'Apollonius). Il n'y a là rien de surprenant étant donné que les rédacteurs de la Baltimé se souciaient avant tout des intérêts des fréteurs. La NYPE est analogue à la Baltimé ... Il en va de même de la Linertime." 43/

46. L'indication concernant la vitesse du navire, contrairement aux autres mentions descriptives, a été interprétée comme étant applicable à la date de livraison du bâtiment. Dans l'affaire de l'Apollonius 44/, le juge du Tribunal de commerce anglais, en désaccord avec l'opinion exprimée dans une affaire antérieure 45/, a statué que du point de vue économique il était clair que les considérations commerciales exigeaient que l'indication de la vitesse du navire soit applicable à la date de sa livraison, indépendamment du point de savoir si elle était ou non applicable à la date du contrat. En conséquence, il a décidé que l'affréteur était fondé à obtenir réparation (au titre de la Baltimé) puisque le navire était décrit comme étant capable de filer environ 14,5 noeuds mais qu'il était en fait capable de n'en filer que 10,61 au moment de la livraison car sa carène était sale.

41/ Bonnick, Gram on Chartering Documents, 2ème éd., Lloyd's of London Press, 1988, p. 59.

42/ Michael A. van Gelder, dans une communication soumise au Quatrième Congrès international des arbitres maritimes, tenu à Londres en mai 1979.

43/ P. Todd, op.cit.; p. 133.

44/ (1978) 1 Lloyd's Rep.53.

45/ Lorentzen c. White Shipping (1943) 74 Ll.L.Rep.161.

47. La situation semble être la même en droit américain 46/.

48. Les difficultés causées par l'utilisation du terme "environ" pour indiquer la vitesse et la consommation de combustible dans ces chartes-parties ont été décrites par un arbitre londonien 47/ dans les termes suivants :

"Les formules Baltimore et NYPE en usage actuellement contiennent des termes dont on se servait il y a bien longtemps, avant la première guerre mondiale, pour parler des vapeurs de 8 000 tonnes, filant 9 à 10 noeuds, propulsés par des moteurs à mouvement alternatif et chauffant au charbon. Après l'appareillage, il n'y avait plus de message possible du capitaine qui pût affecter l'exploitation du navire et il fallait attendre qu'il soit arrivé dans un port où il pouvait être joint par télégramme. Il n'avait ni radio, ni radar, ni informations météorologiques; les charbons variaient; la différence entre l'état d'entretien avant le commencement du voyage et dans la période ultérieure était importante; il n'y avait pas d'armateurs pendus au téléphone, ni de mécaniciens inspecteurs ou de pièces détachées expédiés par avion. A cette époque-là on pouvait à juste titre dire que les navires n'étaient pas des horloges; il suit de là que toutes les énonciations du contrat de location, à la seule exception du nom et du pavillon du navire, de sa cote et de son tirant d'eau, étaient entourées, expressément ou implicitement, d'une véritable barrière de protection avec le mot "ENVIRON".

Hormis les compagnies pétrolières qui ont rompu avec le passé ..., refondant le contrat pour faire coïncider le plus possible les résultats d'exploitation avec les comptes estimatifs du voyage, l'affréteur qui négocie aujourd'hui les conditions de la location sur une formule Baltimore ou NYPE, ou qui établit le compte estimatif de son voyage, en est toujours à se demander quel chiffre il doit introduire dans son ordinateur pour la cargaison, la vitesse, les soutes, etc.

Les interprétations du mot "ENVIRON" données par les tribunaux en ces jours lointains sont toujours citées aujourd'hui encore mais elles s'appliquent à des situations qui sont très différentes. On peut dire que les approximations désignées en 1979 par le mot "presque" diffèrent beaucoup de celles d'avant 1914. Ce qui était alors par la force des choses une marge de tolérance généreuse devrait maintenant faire l'objet d'une interprétation étroite, à moins que le contraire ne soit expressément indiqué ou impliqué."

46/ Voir Wilford ... Time Charters, op.cit., pp. 82-83.

47/ Selwyn, J., dans une communication présentée au Quatrième Congrès international des arbitres maritimes, Londres, mai 1979.

49. Le même arbitre a toutefois conclu que même si la marge de tolérance laissée dans des chartes comme la *Baltimé* et la *NYPE* était interprétée d'une manière étroite, "la formule, dans sa forme imprimée actuelle, fait toujours retomber les risques du voyage sur les affréteurs" et non "sur les fréteurs à qui ils incombent pourtant en réalité puisqu'ils sont les seuls à connaître et à exploiter le navire".

50. Le mot "environ" a fait l'objet d'une interprétation lors d'un arbitrage rendu récemment à Londres où la question était de savoir ce qu'il fallait éventuellement autoriser comme marge avec ce genre d'approximation. Un des arguments avancés était que, puisque le fréteur connaissait (ou aurait dû connaître) le détail des spécifications techniques de son navire, on pouvait être tenté de n'admettre aucune tolérance avec le terme "environ". Le Tribunal était au contraire d'avis qu'il lui était impossible de ne tenir aucun compte des mots qui avaient été expressément convenus entre les parties et introduits dans la charte, de sorte que le terme "environ" devait avoir son plein effet. Il a été décidé en l'espèce qu'une marge d'un quart de noeud, au lieu de l'habituel demi noeud qu'accordaient souvent dans le passé les arbitres maritimes londoniens, serait une tolérance équitable pour le mot "environ"^{48/}. L'idée que la tolérance devrait toujours être un demi noeud, soit 5%, a été rejetée également par la Cour d'appel anglaise dans l'affaire Arab Maritime Petroleum Transport Co. c. Luxor Trading Corp. (The "Al Bida") ^{49/}, qui a posé en principe que la tolérance devait être adaptée à la configuration du navire, à son tonnage, à son tirant d'eau et à son assiette, etc. Il est par conséquent difficile pour les fréteurs et les affréteurs de dire à l'avance quelle tolérance sera accordée.

51. Afin de parer à ces difficultés, la plupart des formules d'affrètement pétrolier à temps contiennent une clause de résultats d'exploitation par laquelle le fréteur s'oblige à garantir une vitesse moyenne minimale dans des conditions météorologiques définies par référence à une certaine valeur maximum de la force du vent sur l'échelle de Beaufort. La charte-partie pour navire-citerne *STB*, dans sa clause 8, garantit que le navire maintiendra pendant toute la période d'affrètement une vitesse et une consommation moyennes qui resteront inchangées quelles que soient les conditions météorologiques. Certains contrats d'affrètement pétrolier prévoient une modification du loyer si le navire n'a pas satisfait aux garanties indiquées ^{50/} alors que d'autres, comme l'*Intertanktime 80*, prévoient un contrôle de la vitesse et de la consommation de combustible tous les 12 mois et un ajustement correspondant du loyer (à la baisse ou à la hausse) ^{51/}.

^{48/} Voir le Bulletin 6/88 de la BIMCO, décembre 1981.

^{49/} (1987) 1 Lloyd's Rep.124.

^{50/} Voir la clause 9 de la formule *STB*.

^{51/} Voir la clause 23.

B. Clauses de port sûr

52. La plupart des contrats d'affrètement, qu'ils soient à temps ou au voyage, contiennent des engagements exprès par lesquels les affréteurs s'obligent à utiliser le navire entre des ports sûrs. La Linertime, par exemple, stipule dans sa clause 3 que le navire "ne pourra être employé que dans des trafics licites pour le transport de marchandises licites seulement entre des ports ou lieux bons et sûrs ...". On retrouve un libellé analogue dans la clause 2 de la Baltimore. Prises à la lettre, ces expressions sembleraient faire peser une responsabilité inconditionnelle sur les affréteurs s'il arrivait qu'un port vers lequel ils ont dirigé le navire se révèle ne pas être sûr.

53. L'expression "port sûr" a été définie comme suit dans l'affaire anglaise Leeds Shipping c. Société française Bunge (The "Eastern City") 52/, par le Lord Justice Sellers :

"... un port ne peut pas être dit sûr si, pendant la période de temps considérée, le navire dont il s'agit ne peut le toucher, l'utiliser et en repartir sans être exposé, sous réserve qu'il ne survienne pas quelque événement anormal, à un danger impossible à éviter même avec une bonne conduite du navire et une bonne compétence nautique..."

54. Cette définition a été largement acceptée comme étant une description exacte de ce que peut être un "port sûr" 53/. Elle a été considérée comme couvrant à la fois la sécurité géographique et la sécurité politique 54/. La Chambre des lords, dans l'affaire Kodros Shipping Corporation c. Empresa Cubana de Fletes (The "Evia No.2") 55/, a restreint le champ de l'obligation en décidant qu'il suffirait d'exiger que le port présente, au moment où il est désigné dans la charte, les garanties de sécurité à attendre de lui à l'avenir. Mais cette décision laisse sans réponse la double question de savoir s'il suffit que les affréteurs apportent un soin raisonnable dans la désignation du port et s'ils doivent répondre de tout manque de soin éventuel de la part des préposés ou des entreprises indépendantes dont ils demandent l'avis en ce qui concerne la sécurité du port.

52/ (1958) 2 Lloyd's Rep.127, à la page 131.

53/ Voir Charterparty Laytime Definitions 1980, publiées par le BIMCO, le Comité maritime international (CMI), la FONASBA et le General Council of British Shipping (GCBS). La définition du "port sûr" qui y figure s'inspire de près de la déclaration faite dans l'affaire de l'Eastern City.

54/ Voir Ogden c. Graham (1961) 1B. & S. 773; The Teutonia (1972) L.R.4 P.C. 171. Sur le point de savoir si les affréteurs doivent répondre de l'insécurité d'un port qui a été désigné nommément dans la charte, voir The Houston City (1954) 2 Lloyd's Rep.148; The Stork (1954) 2 Lloyd's Rep.397; The Helen Miller (1980) 2 Lloyd's Rep.95-101; The Mary Lou (1981) 2 Lloyd's Rep. 272-280; Wilford ..., Time Charters, op.cit., p. 152.

55/ (1982) 2 Lloyd's Rep. 307.

55. Dans l'affaire de l'Evia No.2, le navire, affrété en formule Baltime, avait été conduit à Bassora mais n'avait pu en repartir en raison du déclenchement de la guerre entre l'Iran et l'Irak. Le fréteur prétendait que les affréteurs n'avaient pas respecté l'engagement qu'ils avaient contracté en vertu de la clause 2 de la charte-partie. La Chambre des lords a considéré que les affréteurs n'avaient pas manqué à leur engagement pour le motif que Bassora présentait, au moment de sa désignation dans la charte, des garanties de sécurité prospectives et que l'insécurité n'était apparue qu'après l'arrivée du navire et était imputable à un événement imprévu et anormal. Lord Roskill a déclaré que la promesse contractuelle de l'affréteur concernait les caractéristiques du port ou du lieu en question et signifiait qu'au moment où l'ordre de s'y rendre était donné, ce port ou ce lieu offrait au navire la garantie pour l'avenir de pouvoir, en toute sécurité, le toucher, y rester autant qu'il serait nécessaire, et en repartir le moment venu. Mais si par la suite se produisait soudainement un événement imprévu et anormal qui créait une situation d'insécurité là où avait existé précédemment une situation de sécurité et que, par voie de conséquence, le navire soit retardé, endommagé ou détruit, cette promesse contractuelle ne saurait être prolongée pour rendre l'affréteur responsable de la perte ou du dommage, d'ordre matériel ou financier, qui en résulterait éventuellement. Sinon on ferait de l'affréteur l'assureur de ces risques imprévus et anormaux qui doivent normalement être couverts par les assureurs du navire 56/.

56. On peut se demander si le droit américain suivrait le principe posé dans l'affaire de l'Evia No.2, à savoir que la garantie de sécurité prospective donnée au moment de la désignation du navire était suffisante. Ce qui est clair en revanche, c'est que le droit américain et le droit anglais divergent considérablement en ce qui concerne les dommages-intérêts susceptibles d'être obtenus dans ce genre d'affaire. Il arrive souvent que le navire subit une avarie imputable à la fois à l'insécurité du port où il a été conduit par les affréteurs et à la négligence commise par le Capitaine (ou d'autres personnes dont les fréteurs se sont portés garants) en décidant d'entrer dans le port, en manoeuvrant le navire à l'intérieur de ce port ou en ne le quittant pas faute de s'être aperçu qu'il était devenu dangereux. Il apparaît désormais bien établi dans le droit américain que les avaries subies par le navire en pareilles circonstances peuvent être réparties entre les fréteurs et les affréteurs proportionnellement à la gravité de leurs "fautes" respectives, conformément aux principes énoncés par le Cour suprême dans l'affaire United States c. Reliable Transfer Co. Inc. 57/. Cette approche a été adoptée dans plusieurs affaires qui avaient trait à l'obligation de port sûr, de

56/ Ibid., p. 315. La Chambre des lords a décidé en outre que la clause 2 de la Baltime imposait à l'affréteur l'obligation secondaire de désigner un autre port, présentant lui aussi des garanties prospectives de sécurité au moment de la désignation, si le port désigné en premier devenait peu sûr avant l'arrivée du navire, et de faire repartir celui-ci si le port devenait peu sûr alors qu'il s'y trouvait déjà. La question de savoir si cette obligation doit être prévue également dans les contrats d'affrètement au voyage n'est pas tranchée clairement.

57/ 421 U.S. 397 (1975).

poste sûr ou autres engagements analogues, dont notamment The "Oceanic First" 58/, The "American Challenger" 59/, Board of Commissioners c. M/V "Space King" 60/, et The "Maplebank" 61/.

57. Par contre, les tribunaux anglais ne vont pas appliquer la même répartition de la responsabilité en proportion de la gravité de la faute dans des situations analogues où il y a une garantie expresse de port sûr du type de celle qui est insérée dans les chartes Baltimé, NYPE et Linertime. Dans une affaire récente, Fosikringsaktieselskapet Vesta c. Butcher 62/, la Cour d'appel a estimé que le principe de la répartition de la responsabilité en proportion de la gravité de la faute prévu par la Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945 (Loi portant modification de la Loi relative à la négligence contributive) n'était pas applicable dans une action en responsabilité contractuelle, sauf si la responsabilité contractuelle du défendeur était identique à sa responsabilité délictuelle pour négligence. Or, ce n'est manifestement pas le cas lorsque les affréteurs garantissent expressément dans le contrat que les ports qu'ils désignent sont des ports sûrs. En droit anglais, le critère est de savoir si la rupture de contrat commise par les affréteurs en envoyant le navire dans un port qui n'est pas sûr est la cause effective du dommage, auquel cas leur responsabilité ne sera pas réduite à raison de la négligence du capitaine et de l'équipage, ou si ladite négligence a rompu l'enchaînement de cause à effet, auquel cas les affréteurs seront entièrement exonérés 63/. Il résulte de ces différences que, même dans le cas où le capitaine d'un navire peut être tenu pour responsable du dommage subi par son navire dans de très fortes proportions mais cependant inférieures à 50%, les fréteurs, en Angleterre, réussiraient probablement à obtenir réparation intégrale, alors qu'à New York, dans les mêmes circonstances, les réparations obtenues par les fréteurs seraient réduites dans l'exacte mesure où la faute de leur capitaine a contribué au dommage 64/. Inversement, les fréteurs n'obtiendraient pas réparation en Angleterre si leur capitaine était le responsable principal, même si les affréteurs portaient une part de responsabilité importante eux aussi, alors qu'à New York le dommage serait là encore réparti proportionnellement.

58. Il est peu probable que le principe américain de la répartition des dommages-intérêts soit accepté dans certains pays de droit romain qui traitent l'obligation de l'affréteur en ce qui concerne la désignation d'un port sûr comme étant une obligation de diligence raisonnable (due diligence). Il semble qu'en droit scandinave 65/ ainsi qu'avec la Loi de la République

58/ S.M.A. No. 1054 (Arb. à N.Y. 1976).

59/ 1977 AMC 318.

60/ 1978 AMC 856 (E.D.La.1978).

61/ 1982 AMC 2564 (E.D.La.1981).

62/ (1988) 1 Lloyd's Rep. 19.

63/ Voir Wilford..., Time Charters, op.cit., pp. 149-150.

64/ Voir Nichols & Kuffler commentant "Breach of Charter and Apportionment of Damages in Safe Berth/Safe Port Disputes" dans une communication présentée au Huitième Congrès international des arbitres maritimes, Madrid, 1987.

65/ Voir H. Tiberg, The Law of Demurrage, 3ème éd. (Londres, Stevens & Sons, 1979) pp. 289-290.

fédérale d'Allemagne 66/ et la Loi de la République démocratique allemande 67/, si le port désigné se révèle être dangereux, l'affréteur (soit personnellement, soit à travers ses préposés et agents) ne sera tenu responsable du dommage qui en est résulté que s'il a été négligent ou n'a pas exercé une diligence raisonnable en désignant un port sûr.

C. Clauses de livraison du navire

59. La clause 1 de la Baltime et de la Linertime est ainsi libellée : "Les Armateurs frètent et les Affréteurs prennent en location le navire pour une période de ..., comptant du moment où le navire est livré et mis à la disposition des Affréteurs ...". De la même façon la NYPE stipule ce qui suit : "lesdits Armateurs s'engagent à fréter et lesdits Affréteurs s'engagent à prendre en location ledit navire, à compter du moment où il est livré, ..." 68/. Ces clauses déterminent le moment à partir duquel l'armateur s'engage à mettre les services de son navire, par l'intermédiaire de son capitaine et de son équipage, à la disposition des affréteurs de façon que ceux-ci puissent donner leurs ordres quant à son emploi 69/.

60. Ces trois chartes-parties, toutefois, emploient fallacieusement les termes "livraison" et "fréter" (ainsi que des termes tels que "restitution" et "sous-louer") qui conviennent dans le cas de la location ou de la dévolution d'un navire, mais qui ne sont pas appropriés dans une charte à temps qui, dans la quasi-totalité des juridictions, est seulement un contrat d'affrètement sans location du navire. En général, les affréteurs n'acquièrent pas de droits de possession sur le navire avec ces formules de charte-partie. Dans l'affaire Sea & Land Securities Ltd. c. Williams Deckinson 70/, le Lord Justice Mackinnon a dit de la charte-partie à temps qu'elle était un document qui avait commencé son existence comme acte de dévolution, et qu'à son avis il s'agissait :

"... d'un document fallacieux parce que la vraie nature de ce qu'entreprend le fréteur est dissimulée sous le couvert d'un langage qui remonte à plus d'un siècle et qui était approprié à un contrat d'un caractère différent alors en usage ... La formule moderne de la charte-partie à temps est, par essence, un écrit par lequel le fréteur est convenu avec l'affréteur que, pendant une certaine période dont la durée est indiquée au contrat, il fournira des services par l'intermédiaire de ses préposés et de l'équipage pour transporter les marchandises qui sont mises à bord de son navire par l'affréteur. Mais certaines expressions qui survivent dans la formule imprimée

66/ Voir H. Prüssmann, Seehandelsrecht, (Munich, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung 1968) pp. 401-404.

67/ Voir la Loi de la République démocratique allemande relative à la marine marchande, (SHSG) 1976, articles 12(1), 12(2) et 57(3).

68/ Préambule, ligne 13.

69/ Voir The Madeleine (1967) 2 Lloyd's Rep. 224 à la page 238; Wilford..., Time Charters, op.cit., p. 88.

70/ (1942) 2 K.B.65 à la page 69.

en usage aujourd'hui ne sont à leur place que dans la formule plus ancienne de charte-partie avec dévolution du navire. Ces expressions ... sont notamment "l'armateur s'engage à louer" et "l'affréteur s'engage à prendre en location" le vapeur. Il n'y a eu ni "location" ni "prise en location" de ce vapeur."

Etat du navire à la livraison - Navigabilité

61. Les chartes à temps types contiennent toutes des dispositions relatives à l'engagement du fréteur de livrer le navire dans un bon état de navigabilité 71/. La Baltime, dans sa clause 1, stipule que le navire "au moment de la livraison" doit être "en tout point équipé pour un service normal de navire de charge". La NYPE exige que le navire soit "prêt à recevoir la cargaison dans des cales propres et soit clos, étanche, solide et en tout point équipé pour le service, avec du water-ballast, des treuils et des chaudières auxiliaires ayant une force motrice suffisante pour faire fonctionner tous les treuils en même temps (et soit au complet en officiers, marins, mécaniciens et chauffeurs pour un navire de son tonnage)" 72/. La Linertime, dans sa clause 1, stipule que le navire sera "en tout point équipé pour un service normal de transport de marchandises solides avec des cales bien balayées, nettoyées et prêtes à recevoir la cargaison". En droit anglais et, du moins en ce qui concerne le libellé de la NYPE, en droit américain, ces stipulations constituent une garantie inconditionnelle de la navigabilité du navire au moment de la livraison, garantie qui serait en tout état de cause implicite en l'absence de toute indication expresse à ce sujet 73/. Aussi les termes "équipé" et "prêtes" ont-ils été interprétés d'une manière large dans ce contexte. Mais, source de confusion, la garantie inconditionnelle de navigabilité au moment de la livraison va peut-être se trouver ramenée par d'autres clauses du contrat à une simple obligation de diligence raisonnable par laquelle l'armateur est uniquement tenu de rendre le navire navigable au moment de la livraison ou avant.

62. Dans le cas de la formule de la NYPE, la clause 24 (Paramount Clause/Clause souveraine), au libellé bien ambigu, a pour effet, selon la décision rendue par la Chambre des lords anglaise dans l'affaire Adamastos Shipping c. Anglo-Saxon Petroleum Co. (The "Saxon Star") 74/, et appliquée par la Cour d'appel aux chartes NYPE dans des affaires plus récentes, d'incorporer dans la charte-partie la Loi des Etats-Unis relative au transport de marchandises par mer (Carriage of Goods by Sea). En conséquence, l'obligation du fréteur se trouve ramenée d'une obligation inconditionnelle à un simple engagement d'exercer une diligence raisonnable pour rendre le navire navigable, avant et au début de chaque voyage entrepris en vertu de la charte-partie. Cela signifie, toutefois, que non seulement les armateurs eux-mêmes mais aussi tous leurs

71/ Pour que le navire soit considéré comme navigable, il doit être apte par sa conception, sa structure, son état et son équipement à faire face aux périls ordinaires de la navigation. Il doit avoir également un capitaine compétent, un équipage compétent et suffisant, et être apte à transporter la cargaison. Voir Carver, op.cit., par. 147-151.

72/ Préambule, lignes 21-24.

73/ Giertsen c. Turnbull (1908) S.C. 1101.

74/ (1959) A.C. 133.

préposés, agents et sous-traitants indépendants doivent avoir exercé une diligence raisonnable. L'Asbatime contient une disposition analogue à celle du préambule de la NYPE, mais sa Paramount Clause incorpore la Carriage of Goods by Sea Act des Etats-Unis, ou les Règles de La Haye/La Haye-Visby s'il y a lieu, seulement dans les connaissements émis en vertu de la charte-partie et non dans la charte elle-même. Etant donné qu'elle ne contient pas d'autre clause limitant l'obligation objective des frêteurs de livrer un navire navigable, la responsabilité qui incombe aux frêteurs avec l'Asbatime en ce qui concerne la navigabilité initiale est par conséquent plus élevée qu'avec les Règles de La Haye/La Haye-Visby. Le projet Fontime adopte à peu près la même conception mais l'obligation qu'il impose aux frêteurs est encore plus rigoureuse puisqu'il exige d'eux une garantie continue.

63. Dans le cas de la formule Baltime, la clause 13 réduit l'obligation objective des armateurs de livrer un navire en bon état de navigabilité à ce que l'on appelle "personal due diligence" (diligence raisonnable personnelle). En d'autres termes, les armateurs ne sont responsables que de la perte ou du dommage matériel des marchandises à bord ou que du retard occasionné par "le manque de diligence raisonnable de la part des armateurs ou de leurs gérants pour mettre le navire en bon état de navigabilité et l'équiper pour le voyage" 75/. Il suit de là que la clause les exonère généralement de l'in-navigabilité occasionnée par la négligence de l'équipage ou d'entreprises indépendantes 76/.

64. La Linertime, dans sa clause 12(c) qui traite de la responsabilité du frêteur, adopte la conception des Règles de La Haye/La Haye-Visby et lui fait obligation d'exercer "une diligence raisonnable ... avant et au début de chaque voyage pour mettre le navire en état de navigabilité".

65. Ainsi, bien que la NYPE, la Baltime et la Linertime donnent dans un premier temps l'impression que les armateurs ont contracté l'engagement inconditionnel de livrer un navire en état de navigabilité, il apparaît plus clairement à la lecture des clauses suivantes que la responsabilité des armateurs en ce qui concerne la navigabilité se limite à l'exercice d'une diligence raisonnable 77/.

66. L'obligation qu'imposent la plupart des chartes à temps de livrer un navire navigable concerne le commencement de la période d'affrètement, et par la suite les frêteurs s'engagent à maintenir le navire dans un bon état d'efficacité pendant toute la durée du service 78/. Les approches adoptées

75/ Tor Line A.B. c. Alltrans Group of Canada (The "TFL Prosperity") (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.

76/ Voir The Brabant (1967) 1 Q.B. 588.

77/ Voir Diamond A., "Owner's responsibilities and the exception clauses relating to them", communication soumise à un séminaire organisé par la FONASBA sur le thème "Time Charters: Why the Confusion?" (Les chartes-parties : Pourquoi la confusion ?), 24-25 mars 1977, Londres.

78/ Voir plus loin les paragraphes 73 et 74 concernant les clauses d'entretien. Le projet Fontime, toutefois, impose au frêteur une obligation continue en ce qu'il exige que le navire "soit clos, étanche, solide et en tout point équipé pour le service et qu'il le reste durant le cours de la présente charte". Cette obligation est beaucoup plus rigoureuse que celle que prévoient les Règles de La Haye/La Haye-Visby qui se bornent à exiger l'exercice d'une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité avant et au début du voyage.

par les divers pays varient considérablement sur ce point. Alors qu'avec le common law anglais la garantie implicite de navigabilité est satisfaite si au commencement de la période d'affrètement le navire est en bon état de navigabilité 79/, en droit américain les armateurs sont tenus de mettre le navire en état de navigabilité au début de chacun des voyages accomplis pendant la période d'affrètement 80/. Les lois de la République fédérale d'Allemagne 81/ et de la République démocratique allemande 82/ font obligation aux frêteurs d'exercer une diligence raisonnable pour rendre le navire navigable au début de chaque voyage.

D. Clauses résolutoires

67. Les chartes-parties contiennent habituellement une clause de résiliation qui donne à l'affréteur le droit de résoudre le contrat, s'il le désire, au cas où le navire ne serait pas livré à une certaine date.

68. La Linertime, dans sa clause 2, et la Baltime, dans sa clause 22, stipulent que "Dans le cas où le navire ne serait pas livré le ... de ... 19.. les affréteurs auraient l'option de résilier. Si le navire ne pouvait être livré dans les limites de la date de résiliation, les affréteurs, s'ils en étaient requis, devraient déclarer dans les 48 heures (dimanches et jours fériés exceptés), après en avoir reçu avis, s'ils résilient ou prennent livraison du navire". La NYPE a une clause similaire à la première phrase de la clause de la Baltime et de la Linertime, mais n'a pas de stipulation équivalant à la seconde phrase. Elle dit "... si le navire n'a pas donné un avis écrit de prêt à opérer" 83/.

69. Bien qu'elle puisse opérer sans qu'il y ait eu nécessairement rupture du contrat de la part des frêteurs, l'effet d'une clause résolutoire est que les affréteurs ont néanmoins le droit de résilier si le navire n'est pas livré dans l'état stipulé par la charte-partie 84/, autrement dit dans un bon état de navigabilité et en tout point équipé pour le service considéré 85/.

70. Le problème concernant les clauses résolutoires, en particulier dans le cas de celle de la formule de la NYPE, a été décrit ainsi :

79/ Voir Giertsen c. Turnbull (1908) S.C.1101 : Carver, op.cit., par. 155.

80/ Clark, M., "Seaworthiness in Time Charters", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1977, pp. 493-494.

81/ Voir l'Article 559 de la H.G.B.

82/ Voir les Articles 79 et 80(1) de la SHSG.

83/ La clause 14 de l'Asbatime a un libellé analogue.

84/ Voir la clause 1 de la Baltime et les lignes 22 à 24 du préambule de la NYPE. L'exercice du droit de résolution ne prive toutefois pas les affréteurs de leurs recours contre les autres ruptures de contrat; voir Nelson & Sons c. Dundee East Coast Shipping (1907) S.C. 927.

85/ Voir The Madeleine (1967) 2 Lloyd's Rep. 224; The Democritos (1976) 1 Lloyd's Rep. 149; Wilford..., Time Charters, op.cit., pp. 287-294.

"Lorsqu'il y a une clause résolutoire et que le navire est dans l'impossibilité d'arriver au port de charge avant la date fixée pour la résiliation, il reste cependant tenu de poursuivre sa route, sauf si le retard causé par des périls admis en dérogation est tel qu'il met fin au contrat. Le fréteur ne peut pas, quand la date de résiliation est passée, demander à l'affréteur de dire s'il chargera ou non le navire. Dans la pratique, l'affréteur refuse habituellement de répondre, lorsque le fret a commencé à courir, parce qu'il espère pouvoir négocier un nouveau contrat avec le fréteur pressé par les événements. Ce dernier déjouera peut-être cette manoeuvre en refusant d'ordonner au navire de continuer sa route, auquel cas l'affréteur sera en toute probabilité dans l'impossibilité de prouver qu'il a subi un préjudice ... Un affréteur n'est pas admis à résilier (semble-t-il en vertu de la clause par opposition à tout droit qu'il peut éventuellement avoir en common law de résoudre le contrat) avant la date de résiliation, même s'il est évident que le fréteur ne pourra pas présenter le navire en temps voulu." 86/

71. Ce passage ajoute du poids aux critiques qu'ont formulées à l'égard des dispositions résolutoires des chartes-parties, qu'elles soient à temps ou au voyage, ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat. L'obligation inconditionnelle des affréteurs d'accepter de prendre livraison du navire s'il est dans l'état requis, ou de le charger dans le cas de l'affrètement au voyage, peut être opposée à l'absence, avec ces clauses résolutoires, d'une obligation inconditionnelle de faire arriver le navire dans les limites de la date de résiliation. La seule obligation incombant au navire, qui est implicite en droit anglais, est celle d'une diligence raisonnable 87/. La position est la même aux Etats-Unis 88/.

72. La seconde phrase de la clause résolutoire de la Baltimé et de la Linertime essaie d'atténuer le problème en stipulant que les affréteurs, s'ils en sont requis, devront déclarer s'ils résilient ou non dans les 48 heures suivant l'avis donné par les fréteurs que le navire ne pourra pas être livré dans les limites de la date de résiliation. Mais cette disposition peut jouer de manière inéquitable au désavantage des affréteurs comme des fréteurs. Si, après avoir reçu ledit avis, les affréteurs déclarent qu'ils prendront livraison du navire, ils seront en principe tenus par leur déclaration même si le navire se trouve retardé encore davantage. De plus, le membre de phrase "Si le navire ne pouvait être livré" est ambigu. On ne sait pas très bien s'il suffit que le fréteur estime, pour des raisons valables, que le navire n'arrivera pas au port de livraison dans les limites de la date de résiliation,

86/ Scrutton dans son ouvrage sur les chartes-parties, op.cit., à la page 123.

87/ Nelson & Sons c. The Dundee East Coast Shipping Co. Limited (1907) 44 S.L.R. 661 et Marbienes Compania Naviera S.A. c. Ferrostaal A.G. (The Democritos) (1976) 2 Lloyd's Rep. 149.

88/ United States Gypsum Transport Co. c. Dampskibs Aktieselskabet Karmoy (1930) 48 Rép. Féd. (2d) 376.

ou si les affréteurs peuvent exiger des fréteurs qu'ils apportent la preuve qu'étant donné sa position effective à la date de l'avis, il n'aurait pas pu être livré dans les limites de la date de résiliation 89/.

E. Clauses d'entretien

73. Chaque formule de charte-partie contient une clause dite d'entretien qui stipule, dans la NYPE, que les fréteurs paieront certaines des dépenses de fonctionnement du navire et "conserveront sa coque et maintiendront le navire dans un état complet d'efficacité en ce qui concerne la coque, la machine et l'équipement aux fins et pendant la durée du service" 90/. Cette disposition semble être interprétée différemment en droit américain et en droit anglais. En droit américain, la clause d'entretien est réputée compléter la garantie expresse de navigabilité au moment de l'entrée en vigueur du contrat et imposer au fréteur l'obligation de mettre le navire en bon état de navigabilité au commencement de chaque voyage accompli pendant la durée de la charte; à noter aussi qu'en ce qui concerne la formule de la NYPE, la clause d'entretien est considérée comme imposant le devoir d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité au commencement de chaque voyage effectué pendant le cours de la charte-partie 91/. Dans l'affaire Luckenbach c. McCahan Sugar Co., il a été soutenu que l'obligation originelle de navigabilité était épuisée dès la livraison du navire aux affréteurs et que la cause d'entretien invoquée n'entraînait pas une garantie de navigabilité au commencement de chaque voyage accompli au titre d'une charte à temps, mais simplement l'obligation de payer les dépenses nécessaires pour maintenir la coque et les machines en bon état pendant toute la durée du service. Mais la Cour suprême a rejeté l'argument au motif que "ni le libellé de la clause ni la nature des chartes à temps ne venaient corroborer cette thèse".

74. A l'opposé, les tribunaux anglais ont vu dans les clauses d'entretien des stipulations qui n'imposent aux fréteurs que l'obligation plus restreinte de réparer les défauts de navigabilité du navire après qu'ils se sont manifestés, et non pas (si les Règles de La Haye/La Haye-Visby n'ont pas été

89/ Voir la clause 4 de la Multiform 1982 (révision de 1986) qui donne à l'affréteur l'option de résilier si, avant la remise de l'avis de retard "la date de résiliation est déjà passée ou, ... le navire a commencé son voyage d'approche et dans le cours ordinaire des événements serait dans l'impossibilité d'envoyer un avis de retard avant la date de résiliation, les fréteurs, ayant indiqué la nouvelle date à laquelle le navire serait prêt pour charger, peuvent demander aux affréteurs de déclarer s'ils choisissent de résoudre le contrat, étant entendu que les affréteurs auront un délai de 48 heures courantes pour faire cette déclaration. Si les affréteurs décident de ne pas résilier, la date de résiliation sera reculée de trois jours courants, dimanches et jours fériés exceptés, à partir de la nouvelle date où le navire doit être prêt à charger".

90/ Clause 1, lignes 37-38; pour une clause analogue, voir Baltimé, clause 3; Linertime, clause 4 et Asbatime, clause 1, lignes 68-69.

91/ Voir Luckenbach c. McCahan Sugar Co., 248 U.S. 139 (1918); The Fort Gaines 21 F.2d 865; 1927 A.M.C. 1778 (D.Md.1927); Strong c. United States, 154 U.S. 632 (1878); Mondella c. S.S. Elie V. 223 F. Supp. 390 (S.D.N.Y. 1963); The Captain John, 1973 A.M.C. 2005, (Arb. à N.Y. 1973).

incorporées dans la charte-partie) l'obligation de se porter garant de la navigabilité à chaque voyage. Dans l'affaire Giertsen c. George V. Turnbull & Co. 92/, l'Inner House d'Ecosse a considéré qu'une clause d'entretien mettait à la charge des fréteurs les dépenses à faire pour maintenir le navire dans un bon état d'efficacité, mais qu'elle ne leur faisait pas obligation de garder le navire dans cet état d'efficacité. En outre, il a été soutenu dans l'affaire Snia Societa di Navigazione c. Suzuki & Co. 93/ que l'obligation des fréteurs de maintenir le navire dans un bon état d'efficacité "ne signifie pas que celui-ci sera dans cet état d'efficacité à chaque minute de la période d'affrètement, mais qu'elle signifie en fait que, lorsqu'il vient à se trouver dans une situation où il n'est pas complètement efficace en ce qui concerne sa coque et sa machine, les fréteurs prendront dans un délai raisonnable les dispositions voulues pour le remettre dans un état de complète efficacité" 94/.

F. Responsabilité du chargement, de l'arrimage et du déchargement

75. En l'absence de stipulation expresse, la responsabilité du chargement et de l'arrimage incombe aux fréteurs. Les chartes Baltime, NYPE, Asbatime et Linertime transfèrent la responsabilité de ces deux opérations aux affréteurs à temps. La Baltime, dans sa clause 4, dit que les affréteurs devront ordonner et payer le chargement, la mise en cale, l'arrimage et le déchargement des marchandises. Selon la clause 9, les armateurs ne sont pas responsables "des avaries ou réclamations sur marchandises résultant de mauvais arrimage ou autrement". Enfin, la clause 13 exonère les armateurs des pertes causées par un "acte ou omission personnel ou manquement des armateurs ou de leurs gérants".

76. Le libellé de la Baltime est tout à fait clair : toutes les responsabilités relatives aux opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement sont transférées aux affréteurs. La NYPE, au contraire, contient une disposition passablement ambiguë.

77. En effet, elle stipule dans sa clause 8 que "les affréteurs chargeront, arrimeront et nivelleront la cargaison à leurs frais sous la supervision du capitaine". Cette disposition n'est vraiment pas claire. On ne sait pas très bien à première vue si la responsabilité de l'arrimage incombe aux affréteurs ou, en raison des termes "supervision du capitaine", aux armateurs. Etant donné l'ambiguïté de ce texte, les tribunaux des deux côtés de l'Atlantique ont eu à examiner ce point. Heureusement, ils sont les uns et les autres arrivés à la même conclusion, à savoir que "la responsabilité de l'arrimage incombe aux affréteurs" 95/, mais l'étendue de la responsabilité du capitaine, et partant de ses armateurs, reste un objet de litige bien connu.

92/ (1908) S.C. 1101.

93/ (1924) 17 Ll.L. Rep. 78, à la page 88.

94/ Voir également Tynedale Steam Shipping Co. c. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936 41 Com.Cas. 106.

95/ A. Diamond, Q.C., Owner's Responsibilities and the Exemption Clauses Relating to them, op.cit., p. 6. Ces observations semblent valoir aussi pour l'Asbatime, car son libellé est analogue à celui de la NYPE. Elle stipule, dans sa clause 8, que "les affréteurs exécuteront toutes les opérations de manutention de la cargaison à leurs frais sous la supervision du capitaine".

78. Dans l'affaire américaine Nichimen Company c. The "Farland" 96/, il a été décidé que la clause 8 de la NYPE faisait passer de l'armateur à l'affréteur la responsabilité première (primary) de l'arrimage 97/.

79. La Chambre des lords a rendu une décision analogue dans l'affaire Court Line c. Canadian Transport Co. 98/. Lors Wright a fait les observations suivantes :

"... aux termes de la clause 8 de cette charte-partie, les affréteurs doivent charger, arrimer et niveler la cargaison à leurs frais. Je pense que ces mots veulent forcément dire que les affréteurs se chargent des opérations d'embarquement et d'arrimage de la cargaison. Il suit de là que ce libellé non seulement libère le navire du devoir de chargement et d'arrimage mais aussi que, dans les rapports entre les affréteurs et les fréteurs, il libère les fréteurs de toute responsabilité en cas de mauvais arrimage, avec la réserve apportée par les mots "sous la supervision du capitaine"..."

80. L'effet de la disposition de la NYPE (et de l'Asbatime) qui stipule que le chargement, le nivelage et l'arrimage doivent se faire "sous la supervision du capitaine" n'est pas le même en droit anglais qu'en droit américain. La doctrine anglaise est que les fréteurs sont responsables dans la mesure où le capitaine intervient dans les opérations visées par la clause 8 - et cela vaut en particulier dans le cas de l'arrimage - et dans la mesure où le dommage résulte de l'intervention du capitaine et de ses officiers. Dans l'affaire Court Line c. Canadian Transport, lord Wright, passant à l'interprétation des mots en cause, a dit :

"Ces mots donnent expressément au capitaine le droit, qu'à mon avis il doit avoir en tout état de cause, de superviser les opérations de chargement et d'arrimage des affréteurs. Le capitaine est garant de la navigabilité du navire et a également la responsabilité de veiller à ce que la cargaison ne soit pas arrimée d'une manière qui l'expose à un dommage, faute de fardage et de bardis, parce qu'elle a été placée à proximité d'autres marchandises ou d'autres parties du navire qui risquent d'occasionner un dommage, ou de toute autre manière ... Mais je pense que si ce droit est aussi expressément stipulé, ce n'est pas seulement pour des raisons de précision, mais aussi et surtout pour limiter le contrôle des affréteurs sur l'opération d'arrimage. Il s'ensuit que la responsabilité des affréteurs sera limitée dans l'exacte mesure où le capitaine exerce une supervision et ainsi limite le contrôle des affréteurs sur l'arrimage."

96/ 462 F 2d 319 (2d Cir.1972).

97/ Voir également Nissho-Iwai Co. c. M/T Stolt Lion, 1980 617 F.2d 907, 1980 A.M.C. 868 (2d Cir.) et Seguros Banvenez S.A. c. S/S Oliver Drescher, 1985 761 F.2d 855, 1985 A.M.C. 1168 (2d Cir.).

98/ (1940) A.C. 934.

81. Le droit américain, en revanche, donne de l'expression "sous la supervision du capitaine" une interprétation différente qui procède de l'idée que le capitaine d'un navire affrété à temps est, selon la fonction qu'il assume, le préposé du fréteur ou le préposé de l'affréteur. Ainsi qu'il a été dit dans l'affaire du "Santona" 99/ :

"Le navire est le navire du fréteur et le capitaine et l'équipage ses préposés pour tout ce qui concerne la navigation et le soin du bâtiment; mais pour tout ce qui concerne la réception et la livraison de la marchandise, ainsi que les gains du navire qui vont dans les poches des affréteurs, le capitaine et l'équipage sont les préposés des affréteurs."

82. Dans l'affaire Nichimen Company c. The "Farland", le Tribunal a exprimé dans les termes suivants le concept de responsabilité partagée pour les actes du capitaine :

"... Nous pensons que la responsabilité des fréteurs pour les dommages occasionnés à la cargaison par un mauvais arrimage se limite aux cas où le capitaine intervient dans l'opération d'arrimage pour sauvegarder la sécurité du navire et son aptitude à faire face aux fortunes de mer; dans la mesure où le capitaine intervient simplement pour sauvegarder la cargaison, c'est l'affréteur qui est responsable." 100/

83. Des complications surgissent aussi du fait que les mots "et la responsabilité" sont souvent ajoutés après "supervision", ce qui donne le libellé suivant : "Les affréteurs chargeront ... sous la supervision et la responsabilité du capitaine". Dans l'affaire du Shinjitsu Maru No. 5 101/, les mots "et la responsabilité" ont été interprétés comme établissant prima facie un transfert de la responsabilité pour mauvais arrimage des affréteurs aux fréteurs, étant entendu toutefois que dans le cas d'une affaire où l'on pourrait montrer que les affréteurs du fait qu'ils avaient donné, par exemple, des instructions pendant le cours de l'opération d'arrimage, avaient causé la perte ou le dommage, les fréteurs seraient alors en mesure de se libérer de la responsabilité. La décision rendue dans cette affaire a été suivie dans l'affaire de l'Argonaut 102/ et dans celle de l'Alexandros P. 103/ jugées plus tard. Dans cette dernière, le juge Steyn a souligné que les mots "et la responsabilité" de la clause 8 et le transfert de risque qu'ils signifiaient portaient sur la totalité de l'opération de chargement, d'arrimage, de nivelage et de déchargement de la cargaison. En outre, ils couvraient non seulement l'opération mécanique de manipulation des appareils du navire et de la cargaison, mais aussi l'éventuelle négligence de l'entreprise de manutention (stevedore) dans la planification, élément essentiel, des opérations de chargement et de déchargement.

99/ 152 Fed. 516 (S.D.N.Y. 1907).

100/ Voir également The Robertina S.M.A. No. 1151 (Arb. à N.Y., 1977).

101/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 568.

102/ (1985) 2 Lloyd's Rep. 216.

103/ (1986) 1 Lloyd's Rep. 421.

84. Ces trois affaires ont transformé les obligations respectives des frêteurs et des affrêteurs dans des proportions que le marché de l'affrètement n'a pas encore pleinement saisies et qui ne rendent pas compte de la réalité pratique. Il arrive souvent que les affrêteurs à temps possèdent, ou du moins exploitent, le poste de chargement et la société de manutention, et ont donc une connaissance théorique et pratique des exigences particulières de telle ou telle marchandise, surtout si elle sort de l'ordinaire. Même si les affrêteurs ont le contrôle et la direction du chargement dans sa totalité, les décisions récentes des tribunaux anglais rendent le capitaine responsable dans le cas, par exemple, de la négligence des manutentionnaires, même si dans la pratique il n'a peut-être aucun contrôle véritable sur eux.

85. En ne disant rien du "déchargement" de la cargaison, la clause 8 ajoute aux incertitudes quant à sa signification. Un auteur a émis l'avis 104/ que, même si les cocontractants n'insèrent pas les mots "et le déchargement" (comme c'est fréquemment le cas), la stipulation en droit anglais serait probablement la même que s'ils les avaient insérés. Mais là encore la position du droit américain semble différente 105/.

G. Accord interclubs

86. On vient de voir combien il est dans l'ensemble difficile de déterminer qui est finalement tenu des pertes ou avaries de marchandises avec la charte NYPE, et c'est ce qui a amené les principales Mutuelles de protection et d'indemnisation (Clubs P & I) à conclure entre elles, en 1970, un accord dit "New York Produce Form Interclub Agreement", modifié en 1984 afin d'y incorporer un délai de deux ans pour la présentation des réclamations, aux termes duquel les dommages sont dans certains cas partagés moitié-moitié et dans d'autres mis entièrement à la charge des affrêteurs ou des frêteurs, selon la cause de la perte ou de l'avarie.

87. L'Accord interclubs ne lie pas les frêteurs et les affrêteurs dans leurs rapports, à moins qu'il soit incorporé dans la charte-partie 106/. L'effet de l'incorporation de la version 1970 dans une charte-partie soumise aux Règles de La Haye a été examiné par la Cour d'appel anglaise dans l'affaire du Strathnewton 107/. Cette affaire montrait que l'Accord prévoyait une division automatique de la responsabilité financière entre frêteurs et affrêteurs et qu'il ne s'arrêtait pas à la question d'une répartition des attributions et des responsabilités fondée sur les Règles de La Haye. En fait, le souci d'éviter cette répartition a été considéré comme étant l'objectif même de l'Accord 108/. Ainsi, le délai d'un an prévu pour la présentation des réclamations par la Loi américaine relative au transport de marchandises par mer qui était incorporée dans la charte-partie par la clause 24 n'était pas applicable et les demandes d'indemnité qui tombaient dans le champ de l'Accord pouvaient être présentées dans le délai de six ans stipulé par la loi anglaise. L'Accord a été modifié en 1984 pour préciser que toutes les réclamations doivent être notifiées par écrit dans les deux ans qui suivent le déchargement de la cargaison.

104/ Wilford..., Time Charters, op.cit., p. 245.

105/ Voir Nissho-Iwai & Co. Ltd. c. M/V Stolt Lion, (1980 617 F. 2d 907, 1980 A.M.C. (2d Cir.) rev'g 1979 A.M.C. 2415 (S.D.N.Y. 1979).

106/ The Ion (1980) 2 Lloyd's Rep. 245.

107/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 219.

108/ Selon Lord Justice Kerr, aux pages 223 et 225; voir également The Benlawers (1989) 2 Lloyd's Rep. p. 51.

88. L'Accord interclubs ne s'applique pas dans chaque cas. "Pour que l'Accord s'applique, il ne faut pas que les clauses de la NYPE relatives à la responsabilité pour dommages à la cargaison aient été sensiblement modifiées. Une modification sensible est celle qui précise la répartition de la responsabilité entre fréteurs et affréteurs en cas de pertes ou avaries de marchandises ... L'adjonction des mots "et la responsabilité" après les mots "sous la supervision" dans la clause 8 ainsi que l'addition des mots "réclamations concernant la cargaison" dans la deuxième phrase de la clause 26 rendent l'Accord inopérant" 109/.

89. L'Accord lui-même a donné lieu à des litiges. "Etant donné que l'intention de l'Accord était de favoriser des règlements à l'amiable et équitables pour les réclamations ordinaires en cas de perte ou avarie des marchandises, on est déçu de voir que son texte n'est pas dénué d'ambiguïtés" 110/. On peut donc penser qu'il y a une lacune dans cet Accord. Cela semble confirmé par les circonstances d'une affaire soumise à arbitrage à Londres, dans laquelle la cargaison, transportée sous la charte NYPE, avait été trouvée endommagée durant le voyage à cause d'une mauvaise ventilation : "... bien que l'arbitre ait déterminé que le dommage avait été causé par une mauvaise ventilation, les affréteurs n'ont pas pu invoquer l'Accord interclubs parce que le dommage n'avait pas été provoqué par la "condensation". Il semble clair que ... la véritable intention de l'Accord était de couvrir le type de dommage subi en l'espèce, mais il semblerait que l'Accord ne doive s'appliquer que dans les cas où il y a un dommage par "condensation" imputable à une "mauvaise ventilation". Il ne couvre pas les cas de dommage "du genre condensation" causé par une mauvaise ventilation, ni les cas où il y a un autre type de dommage causé par une mauvaise ventilation" 111/.

90. Ainsi, la clause qui avait pour but de résoudre les problèmes résultant de l'obscurité des clauses relatives à la responsabilité pour dommages à la cargaison de la formule NYPE s'est elle-même révélée être une source de litiges 112/.

H. Clauses de responsabilité concernant la cargaison

91. La répartition de la responsabilité en cas de réclamations concernant la cargaison en général est déterminée dans chaque cas par le libellé des clauses de responsabilité de la charte-partie. Le fondement de la responsabilité du fréteur pour les pertes ou avaries de marchandises dans les quatre formules de contrat d'affrètement va de la responsabilité presque inconditionnelle (Asbatime) à la responsabilité très restreinte (Baltime) en passant par le régime des Règles de La Haye (NYPE et Linertime). La NYPE, dans sa clause 24

109/ Clause 1 (ii)(b) de l'Accord interclubs; voir également la clause 1 (ii)(c) qui prévoit une répartition convenue de la responsabilité dans les cas où la seule modification importante est l'adjonction des mots "et la responsabilité" après les mots "sous la supervision".

110/ D. Mead, The Inter-Club Agreement - A Lacuna ?, P. & I. International, août 1989, p. 7.

111/ Ibid., à la page 8.

112/ Nous croyons savoir que les Clubs P & I sont actuellement en train de revoir l'Accord.

(Paramount Clause), incorpore dans la charte-partie le texte législatif américain qui donne effet aux Règles de La Haye. En conséquence, le transporteur est tenu d'exercer une diligence raisonnable, avant et au début de chaque voyage, pour mettre le navire en état de navigabilité, et de prendre dûment soin de la cargaison, sous réserve d'exceptions passablement larges 113/. Les problèmes que posent l'interprétation de la clause 24 de la NYPE et l'incorporation des Règles de La Haye dans la charte-partie sont traités dans la section suivante du présent rapport 114/.

92. L'Asbatime (qui est le texte révisé en 1981 de la NYPE), en revanche, incorpore, en vertu d'une clause paramount (clause 23), les Règles de La Haye/La Haye-Visby seulement dans les connaissements émis en exécution de la charte-partie, mais ne les incorpore pas dans la charte elle-même. En conséquence, l'Asbatime ne contient aucune disposition qui traite expressément de la responsabilité pour perte ou avarie des marchandises, si ce n'est dans une clause d'exonération très générale (deuxième phrase de la clause 16), qui stipule :

"L'acte de Dieu, les ennemis, le feu, la contrainte des princes, des dirigeants et du peuple, et tous les dangers et accidents des mers, fleuves, machines, chaudières et navigation à vapeur, ainsi que les fautes de navigation au cours de la période couverte par la présente charte-partie sont toujours exceptés."

93. On trouve un libellé identique dans la NYPE 115/. La clause accorde une protection très limitée à la fois aux frêteurs et aux affrêteurs et elle ne prévoit pas d'exonération pour négligence. Les exceptions qu'elle énumère ont été interprétées par les tribunaux anglais comme visant à protéger les frêteurs ou les affrêteurs, à condition que la perte ou l'avarie ne soit pas causée par leur propre négligence ou par celle de leurs préposés ou agents. Par exemple, dans l'affaire Re Polemis and Furness c. Withy & Co. 116/, le tribunal a décidé que l'exception relative au "feu" n'englobait pas le feu imputable à une négligence. Plus récemment, dans les affaires de l'Emmanuel C. 117/ et du Satya Kailash 118/, il a été considéré que l'exception pour "fautes de navigation" prévue dans la clause 16 de la NYPE ne visait que les fautes qui ne sont pas dues à une négligence, car l'expression n'était pas jugée assez large pour englober les fautes imputables à la négligence.

94. Il s'ensuit donc que la responsabilité mise à la charge des frêteurs par l'Asbatime et la NYPE lorsque, comme c'est souvent le cas, la clause 24 (clause paramount) et partant la Loi américaine relative au transport des marchandises par mer sont supprimées, est beaucoup plus élevée que celle qui leur incombe en vertu des Règles de la Haye ou des Règles de La Haye-Visby. La position est la même dans le projet Fontime. Les exonérations énumérées

113/ Pour l'examen des questions relatives aux Règles de La Haye/La Haye-Visby, voir les paragraphes 355 à 392 du présent rapport.

114/ Pour l'examen de la clause paramount, voir les paragraphes 102 à 112.

115/ Voir la deuxième phrase de la clause 16; une clause analogue figure également dans le projet Fontime, clause 26.

116/ (1921) 8 Ll.L.Rep.351; (1921) 3 K.B. 560.

117/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 310.

118/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

au paragraphe 2 de l'article 4 des Règles sont, par exemple, plus étendues que celles de la clause 16 de l'Asbatime et de la NYPE et de la clause 26 du projet Fontime. En particulier, les Règles, au paragraphe 2(a) de l'article 4, accordent une exonération dans le cas des "actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire", alors que la clause 16 ne vise que la faute de navigation qui n'est pas causée par la négligence. En outre, en ce qui concerne l'exception relative au "feu", la protection offerte au transporteur par les Règles est étendue à n'importe quel incendie "à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur" 119/, alors que la clause 16, là encore, vise le feu causé par une négligence.

95. Ainsi, avec l'Asbatime et la NYPE, dans les cas où la clause 24 est supprimée, ainsi qu'avec le projet Fontime, les fréteurs devront répondre des pertes ou dommages sauf si leur cause entre dans le champ limité des exceptions énumérées dans la clause 16. A noter également qu'une responsabilité aussi élevée mise à la charge des fréteurs n'est généralement pas couverte par les Clubs de protection et d'indemnisation des armateurs car les Règles de ces Clubs limitent la responsabilité de leurs membres pour perte ou avarie des marchandises au niveau prévu par les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, sauf s'il est donné notification au Club et si une assurance couvrant ce genre de responsabilité a été contractée moyennant le versement d'une prime additionnelle par l'armateur 120/.

96. Aux termes de la clause 13 de la Baltime, les armateurs ne sont responsables du retard dans la livraison du navire ou de celui pouvant survenir dans le cours de la charte ainsi que pour perte ou dommage des marchandises à bord, que si ce retard ou perte a été occasionné par un défaut de la diligence incombant aux armateurs ou à leurs gérants dans la mise du navire en bon état de navigabilité, ou par tout autre acte ou omission personnel des armateurs ou de leurs gérants. La clause 13 est ainsi libellée :

"Les armateurs ne seront responsables du retard dans la livraison du navire ou de celui pouvant survenir dans le cours de la charte, ainsi que pour perte ou dommage des marchandises à bord, que si ce retard ou perte a été occasionné par un défaut de la diligence incombant aux armateurs ou à leurs gérants dans la mise du navire en bon état de navigabilité et dans un équipement pour le voyage, ou par tout autre acte ou omission personnel ou manquement des armateurs ou de leurs gérants. Les armateurs ne seront responsables dans aucun autre cas, ni pour dommages ou retards quels qu'ils soient ou de quelque manière qu'ils soient causés, même s'ils sont occasionnés par la négligence ou le manquement de leurs préposés. Les armateurs ne répondront pas des pertes ou dommages provenant ou résultant de grèves, lock-out ou arrêts ou restrictions de main-d'oeuvre (y compris le capitaine, les officiers ou l'équipage), qu'ils soient partiels ou généralisés.

119/ Voir l'article 4, paragraphe 2(b).

120/ Voir la Règle 25, paragraphe xxiii(a) de la Steamship Mutual Assurance Association du Royaume-Uni.

Les affréteurs seront responsables des pertes ou dommages occasionnés au navire ou aux armateurs du fait de marchandises chargées en contradiction avec les conditions de la charte-partie ou par suite de soutage ou chargement, arrimage ou débarquement de marchandises, impropres ou effectués sans soin, ou par suite de tout acte impropres ou négligent de leur part ou de celle de leurs déposés."

97. La Chambre des lords, ayant à interpréter la clause 13 dans l'affaire Tor Line A.B. c. Alltrans Group of Canada Limited (The "TFL Prosperity")^{121/}, a dit "qu'elle laissait beaucoup à désirer" avec toutes ses redondances qui "ne faisaient qu'ajouter à sa complication" ^{122/}.

98. Dans cette affaire, le navire, affrété en formule Baltime, était décrit dans une clause additionnelle comme ayant un pont principal d'une hauteur de 6,10 mètres, alors qu'elle était en réalité de 6,05 mètres. De ce fait, les affréteurs avaient été dans l'impossibilité de charger des remorques portant des conteneurs gerbés sur deux hauteurs. Statuant sur une demande d'indemnité pour perte financière causée aux affréteurs par la description erronée des fréteurs, la Chambre des lords a décidé que la clause 13 n'exonérait pas les fréteurs de la responsabilité pour description erronée et pour perte financière se rapportant à la cargaison (par opposition à la perte ou au dommage matériel), sauf si cette perte pouvait être définie comme étant une perte pour cause de retard. Cette décision, toutefois, laisse sans réponse la question difficile de savoir de quels types de perte financière concernant la cargaison peuvent être tenus responsables les fréteurs et quelle peut être la responsabilité des affréteurs. La Chambre des lords a décidé en outre que la première phrase de la clause 13 ne visait le retard dans la livraison du navire, le retard dans le cours de la charte et la perte ou dommage matériel pour marchandises à bord que s'ils avaient été occasionnés par un défaut de diligence des fréteurs ou de leur gérant dans la mise du navire en bon état de navigabilité, ou par tout autre acte ou omission personnel ou manquement des armateurs ou de leur gérant. La deuxième phrase a été interprétée comme étant liée à la première et donc comme ayant trait à la même question, à savoir le retard et la perte ou le dommage matériel occasionné par l'une des causes mentionnées dans les deux phrases.

99. La Chambre des lords considérait donc comme erronée la décision de la Cour suprême de la Nouvelle-Galles du Sud dans l'affaire Westfal-Larsen c. Colonial Sugar Refining Co. ^{123/} où les fréteurs réclamaient une contribution en avarie commune aux affréteurs qui invoquaient l'exonération d'innavigabilité. Les fréteurs, d'après l'interprétation donnée à la clause 13, avaient été déclarés fondés dans leur demande quoique "celle-ci n'eût pas pour motif une perte ou une avarie des marchandises amis l'inaptitude du navire à maintenir une vitesse appropriée en raison d'un problème de soutes dont la faute semblait incomber au chef mécanicien ^{124/}. La décision rendue dans l'affaire Westfal-

^{121/} (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.

^{122/} Voir également les paragraphes 31 et 32 du présent rapport.

^{123/} (1960) 2 Lloyd's Rep. 206.

^{124/} The TFL Prosperity (1984) 1 Lloyd's Rep. 123, selon Lord Roskill à la page 129.

Larsen a été reprise dans les affaires du Brabant 125/ et de l'Apollonius 126/. L'exposé des motifs dans ces décisions a été critiqué par la Chambre des lords dans l'affaire du TFL Prosperity. Elle a jugé erronée aussi la décision rendue par la Cour d'appel dans l'affaire Nippon Yusen Kaisha c. Acme Shipping Corp. (Charalambos N. Pateros) 127/, à savoir que la clause 13 protégeait effectivement les frêteurs dans les actions en réparation de perte financière.

100. La décision de la Chambre des lords dans l'affaire du TFL Prosperity laisse toutefois dans le vague d'autres questions concernant l'interprétation des clauses de la Baltimore. La répartition de la responsabilité avec la clause 13 est obscurcie encore plus par la disposition restrictive qui limite la responsabilité au seul cas où il y a défaut "personnel" de diligence de la part des armateurs ou de leur gérant dans la mise du navire en bon état de navigabilité. C'est cette restriction de la responsabilité des frêteurs qui donne lieu aux critiques exprimées par plusieurs de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat, qui reprochent à la clause d'être très partielle en faveur des frêteurs. Cela mis à part, invoquer le défaut "personnel" de diligence raisonnable entraîne nécessairement une investigation complexe car il va falloir rechercher dans les services des frêteurs les éventuels responsables de la défaillance et préciser les attributions en vertu desquelles ils sont intervenus, qu'ils aient agi en qualité de membres du Conseil d'administration de la société propriétaire du navire ou au nom du Conseil ou à un autre titre, renseignements que les frêteurs sont par la force des choses seuls à posséder.

101. La clause 12 de la Linertime n'est pas celle non plus exempte d'obscurités ou d'ambiguïtés. Elle n'incorpore pas les Règles de La Haye. Elle impose aux frêteurs une responsabilité "Règles de La Haye" pour perte ou avarie des marchandises causée par l'innavigabilité et par le défaut de soin aux marchandises à bord, mais avec des réserves. Les affrêteurs sont tenus de veiller sur la marchandise aux ports de charge et de déchargement et de charger, arrimer et décharger la cargaison à leurs frais sous la supervision du capitaine. Il est stipulé également qu'ils sont expressément responsables des dommages résultant de la mauvaise préparation des cales et/ou des citernes du navire ou du mauvais arrimage de la cargaison n'affectant pas l'assiette ou la stabilité du navire en navigation. Mais la répartition de la responsabilité avec ces dispositions est confuse lorsque le capitaine ou les officiers interviennent activement soit dans l'arrimage ou la préparation des cales ou des citernes, soit à terre dans les opérations de chargement et de déchargement.

125/ (1965) 2 Lloyd's Rep. 546; (1967) 1 Q.B. 588.

126/ (1978) 1 Lloyd's Rep. 53.

127/ (1972) 1 W.L.R. 74.

I. Clauses paramount

102. La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, 1924 (Règles de La Haye) ou les Règles de La Haye modifiées par le Protocole de 1968 (Règles de La Haye-Visby) ne s'appliquent pas aux chartes-parties 128/. Elles sont, toutefois, incorporées très souvent dans les contrats d'affrètement à temps et au voyage au moyen d'une clause dite "paramount" (clause souveraine). Cette clause prend des formes diverses: tantôt elle incorpore le texte in extenso des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, tantôt elle reprend les dispositions pertinentes du texte législatif national qui donne effet aux Règles 129/. Parfois aussi, elle se borne à incorporer des passages des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby ou leur équivalent repris dans un texte législatif national 130/. D'autres formules, toutefois, n'incorporent les Règles que dans les connaissements émis en vertu de la charte-partie, et d'autres encore les rendent applicables à la fois à la charte-partie et aux connaissements émis en vertu de ce document. Il est également de pratique tout à fait courante d'insérer une clause paramount en tant que clause additionnelle "rider" dans une charte-partie type.

103. La clause paramount est avant tout destinée à s'appliquer aux connaissements et à cet égard "c'est une clause par laquelle les Règles de La Haye sont incorporées dans le contrat constaté par le connaissement et qui l'emporte sur toute exonération ou condition expresse qui est incompatible avec elle" 131/. Son application aux chartes-parties a suscité certains problèmes 132/. La question se pose de savoir dans quelle mesure les dispositions des Règles de La Haye/La Haye-Visby sont incorporées dans une charte-partie par une clause paramount et si les dispositions ainsi incorporées l'emportent sur les conditions restantes de la charte-partie.

104. Le libellé même de la clause peut parfois ajouter à ces complications. "La clause d'incorporation est quelquefois maladroitement rédigée : voir en particulier, la U.S.A. Clause Paramount commençant par "Le présent connaissement prendra son effet ...", qui est souvent jointe à des chartes-parties pour lesquelles elle n'était manifestement pas conçue à l'origine" 133/. A la différence de la Balttime et de la Linertime, la NYPE, dans sa clause 24,

128/ Voir l'Article V des Règles.

129/ Voir la NYPE, clause 24; Multifarm 1982 (texte révisé de 1986), clause 33; Universal Voyage Charter Party 1984 (texte révisé de la charte-partie au voyage de 1984), nom de code : Nuvoy-84, clause 43.

130/ Voir "Beepevoy 2'83", clause 40.

131/ Selon Lord Denning, M.R. dans l'affaire de l'Agios Lazaros (1976) 2 Lloyd's Rep. 47 à la page 50.

132/ Voir Carver, 13^{ème} éd., op.cit., par. 474 : "Des difficultés particulières surgissent dans les cas où les Règles de La Haye sont incorporées dans une charte-partie car elles sont conçues pour s'appliquer uniquement aux connaissements et aux voyages correspondants".

133/ Scrutton, 18^{ème} éd., p. 405, note 12.

stipule d'abord que la charte est régie par l'Harter Act de 1893 et ensuite qu'elle est régie aussi par la "U.S.A. Clause Paramount" 134/.

105. Le libellé de la clause 24 de la formule NYPE n'est, toutefois, pas très heureux car il n'indique pas clairement si la clause paramount doit s'appliquer uniquement aux connaissements ou si elle doit être incorporée aussi dans la charte-partie. Il ne précise pas non plus si la clause paramount doit s'appliquer si le voyage ne commence pas ou ne se termine pas aux Etats-Unis. Enfin, il ne précise pas si la clause paramount doit s'appliquer aux voyages sans marchandises à bord 135/. Certaines de ces questions ont été réglées en Angleterre par la décision rendue par la Chambre des lords dans l'affaire de l'Adamastos Shipping c. Anglo-Saxon Petroleum (The "Saxon Star") 136/, et appliquée par la Cour d'appel aux chartes-parties établies sur la formule NYPE dans les affaires de l'Aliakmon Maritime Corp. c. Transocean Shipping (The "Aliakmon Progress") 137/ de l'Actis Co. c. la Sanko Steamship Co. (The "Aquacharm") 138/ et de la Seven Seas Transportation c. Pacific Union Marine Corp. (The "Satya Kailash") 139/. Dans l'affaire de l'Adamastos, le navire était affrété pour accomplir autant de voyages consécutifs qu'il le pourrait durant une période de 18 mois. La charte-partie contenait une garantie inconditionnelle expresse de navigabilité, et par une clause écrite à la machine il était convenu que la clause paramount, dont le texte était joint, serait incorporée dans la charte-partie. Le texte joint de la clause souveraine est identique à celui de l'U.S.A. Clause Paramount qui figure dans

134/ La clause 24 de la NYPE est ainsi libellée :

"Il est également mutuellement convenu que la présente charte est soumise à toutes les conditions et dispositions, ainsi qu'à toutes les exonérations de responsabilité, contenues dans la Loi du Congrès des Etats-Unis approuvée le 13 février 1983 et intitulée "An Act relating to navigation of Vessels; etc.," (Loi relative à la navigation des navires; etc.), en ce qui concerne toutes les marchandises expédiées sous la présente charte-partie à destination ou en provenance des Etats-Unis d'Amérique. Elle est en outre soumise aux clauses suivantes, qui doivent, l'une et l'autre, être incluses dans tous les connaissements émis en vertu de la présente charte-partie :

U.S.A. Clause Paramount

Le présent connaissement prendra son effet sous réserve des dispositions de la Carriage of Goods by Sea Act (Loi relative au transport de marchandises par mer) des Etats-Unis, approuvée le 16 avril 1936, qui seront réputées être incorporées dans le présent connaissement, et aucune des dispositions du présent connaissement ne sera considérée comme une renonciation par le transporteur à l'un quelconque de ses droits ou immunités, ou comme une augmentation de l'une quelconque des responsabilités ou obligations lui incombant en vertu de ladite Loi. Si l'une des conditions du présent connaissement est incompatible avec ladite Loi dans quelque mesure que ce soit, cette condition sera nulle et non avenue dans cette mesure, mais pas davantage".

135/ Diamond, A., "Owner's Responsibilities and the Exemption Clauses Relating to Them", op.cit., p. 3.

136/ (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

137/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 449.

138/ (1982) 1 Lloyd's Rep. 7.

139/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

la clause 24 de la NYPE. Au cours de la procédure d'arbitrage, le surarbitre a dit de la clause qu'elle était vide de sens car il ne pouvait pas interpréter les termes "le présent connaissance" comme voulant dire "la présente charte-partie". Le juge du Tribunal de commerce, d'un avis contraire, a décidé que la clause incorporait les Règles de La Haye dans la charte-partie dès lors que ces Règles étaient susceptibles d'incorporation dans ce document. La Cour d'appel a été du même avis que le surarbitre. Mais la Chambre des lords, confirmant à l'unanimité la décision du Tribunal de commerce sur ce point, a décidé i) que les cocontractants entendaient incorporer les Règles de La Haye dans la charte-partie, et qu'il fallait donc lire les mots de la clause paramount "Le présent connaissance" comme signifiant "La présente charte-partie"; et ii) que le passage de l'Article 5 de la Loi des Etats-Unis qui dit "Les dispositions de la Loi ne seront pas applicables aux chartes-parties" devait être rejeté comme étant sans signification; en outre, elle a estimé à la majorité : iii) qu'il ne fallait pas tenir compte de l'Article 13 de la Loi qui limitait ses effets aux voyages à destination et en provenance des Etats-Unis et que les voyages devraient être soumis à la Loi quel que soit le lieu où ils commencent ou se terminent; et iv) que les dispositions de la Loi étaient applicables à tous les voyages, que le navire soit lège ou chargé.

106. En confirmant le principe de l'incorporation des dispositions de la Loi des Etats-Unis/Règles de La Haye dans la charte-partie, la Chambre des lords a retenu la règle énoncée à propos de l'incorporation des conditions de la charte-partie dans un connaissance à l'occasion d'une affaire précédente 140/, à savoir que : "Les conditions de la charte-partie sont réputées reprises mot à mot dans le connaissance comme si elles étaient imprimées in extenso. S'il était alors constaté que l'une des conditions de la charte-partie était incompatible avec le connaissance, elle ne serait plus pertinente et devrait être écartée". Appliquant cette règle, la Chambre des lords a estimé qu'une grande partie de la Loi des Etats-Unis, pour ce qui était de la charte-partie, était inapplicable et devait par conséquent être écartée 141/. Ce qui restait donc comme passages pertinents était constitué par les Articles 4(1) et (2) de la Loi des Etats-Unis (Article IV, par. 1 et 2 des Règles de La Haye) 142/.

107. Les principes appliqués dans l'affaire de l'Adamastos à une charte pour voyages consécutifs sont également applicables aux chartes à temps en droit anglais et aux chartes-parties sur formule NYPE 143/. Les décisions rendues dans des affaires anglaises récentes suivent les motifs retenus dans l'affaire de l'Adamastos, considérant là encore que la clause 24 de la NYPE incorpore

140/ Hamilton c. Mackie (1889) 5 T.L.R. 677.

141/ Le vicomte Simonds a dit ce qui suit : "Il est évident qu'il y a une part de la Loi qui n'est pas pertinente, pour ce qui est de cette charte-partie, ou, comme je préférerais dire qui est inapplicable et doit être écartée".

142/ Voir Carver, op.cit., par. 476-477; Wilford..., Time Charters, op.cit., p. 425-426.

143/ Wilford..., Time Charters, op.cit., p. 426.

les Règles de La Haye dans la charte-partie 144/. Mais, étant donné les importantes différences qui existent entre la charte à temps et la charte au voyage, par exemple en ce qui concerne l'obligation de navigabilité, le doute subsiste sur le point de savoir si les principes posés dans l'affaire de l'Adamastos peuvent s'appliquer à tous égards aux chartes-parties à temps. Ainsi que l'a dit le juge du Tribunal de commerce anglais dans l'affaire du Chilean Nitrate Sales c. Marine Transportation Co. Ltd. (The "Hermosa") 145/:

"... Les difficultés créées par l'inclusion des Règles de La Haye dans une charte à temps n'ont pas encore été résolues par les tribunaux. L'analogie avec une charte pour voyages consécutifs n'est pas exacte. Par exemple, l'affrètement paie directement pour toute la période durant laquelle le navire est en location, y compris les voyages à vide; et il y a dans la plupart des chartes à temps des conditions expresses concernant la navigabilité initiale et l'entretien ultérieur qui ne sont pas facilement conciliables avec le système des Règles de La Haye, lesquelles créent une obligation de diligence raisonnable qui se répète à chaque voyage. On ne saurait tenir pour acquis que l'interprétation retenue dans l'affaire de l'Adamastos Shipping c. Anglo-Saxon Petroleum à propos des chartes au voyage s'applique, à tous égards, aux chartes à temps qui incorporent les Règles de La Haye."

108. Il y a encore d'autres difficultés. Elles concernent la manière dont les Règles de La Haye/La Haye-Visby sont incorporées dans les chartes-parties, leur sens dans le contexte d'une charte-partie et la relation entre les Règles incorporées et les conditions de la charte-partie. L'affaire du Nea Agrex c. Baltic Shipping Co. (The "Agiros Lazaros") 146/ en offre un exemple. Le navire avait été affrété en vertu d'un contrat reprenant la formule Gencon et qui, entre autres clauses "rider", comportait une clause 31 qui stipulait: "... et également la clause paramount sont réputées incorporées dans la présente charte-partie". Répondant à la demande en réparation de dommages à la cargaison présentée par les affréteurs, les fréteurs soutenaient que la réclamation était prescrite puisque la charte-partie incorporait la clause paramount et partant les dispositions du paragraphe 6 de l'Article III des Règles de La Haye qui libéraient le transporteur de toute responsabilité en cas de perte ou de dommage sauf si une action était intentée dans un délai d'un an après la livraison des marchandises. Le juge du Tribunal de commerce

144/ Voir l'affaire de l'Aliakmon Maritime Corp. c. Transocean Shipping (The "Aliakmon Progress") (1978) 2 Lloyd's Rep. 499-501 dans laquelle Lord Denning M.R. a dit ce qui suit: "Il ressort clairement de la décision rendue par la Chambre des lords dans l'affaire de l'Adamastos que, bien que la clause dise "Le présent connaissance prendra ses effets ...", elle signifie néanmoins en réalité "La présente charte-partie prendra ses effets ...", de sorte que les dispositions des Règles de La Haye s'appliquent à la charte-partie dont il s'agit". Voir en outre Actis Co. c. le Sanko Steamship Co. (The "Aquacharm") (1982) 1 Lloyd's Rep. 7; et Seven Seas Transportation c. Pacifico Union Marina Corp. (The "Satya Kailash") (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

145/ (1980) 1 Lloyd's Rep. 638 à la page 647.

146/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47.

anglais a décidé que le passage "et également la clause paramount" dans la clause 31 était sans effet car il existait beaucoup de clauses paramount différentes; il ne pouvait donc pas dire laquelle devait être incorporée et, par conséquent, aucune des Règles de La Haye ne s'appliquait, ce qui excluait la prescription. La Cour d'appel, infirmant cette décision, a estimé que, puisque les cocontractants avaient expressément déclaré que la "clause paramount" était réputée incorporée dans la charte-partie, elle se devait d'essayer de donner effet à cette incorporation et non de la rendre sans signification aucune. Elle a en conséquence décidé que lorsque la "clause paramount" était incorporée sans réserves ni restrictions, cela signifiait que toutes les Règles de La Haye étaient incorporées, y compris celle relative à la prescription dans un délai d'un an (Article III, par. 6) 147/.

109. Dans cette affaire, lord Denning M.R., examinant le sens de la "clause paramount" dans le contexte de la charte-partie considérée, a formulé l'observation suivante : "elle fait entrer les Règles de La Haye dans la charte-partie, ce qui fait que le voyage ou les voyages sont régis par lesdites Règles dans la mesure où elles lui sont applicables, et elle a pour effet que ces règles l'emportent sur n'importe laquelle des exonérations prévues dans la charte-partie" 148/. Cela semble indiquer qu'en cas d'incompatibilité entre les Règles de La Haye incorporées et les autres conditions (du moins les autres conditions imprimées) de la charte-partie, ce sont les dispositions des Règles de La Haye qui l'emportent 149/. Mais s'il n'y a pas conflit de textes, les conditions du contrat et les Règles de La Haye sont fondues ensemble. Les conditions ainsi combinées interagissent les unes avec les autres. Il n'y a pas de ligne de démarcation ni de différence de qualité ou d'effet, sauf que, si la clause incorporée est également une clause paramount, les Règles de La Haye ne se borneront pas à compléter le contrat spécifique mais opéreront aussi pour modifier celle de ses clauses qui serait éventuellement incompatible" 150/.

110. Il y a cependant un point qui n'est pas toujours très clair. L'effet de la clause paramount sur les autres dispositions du contrat sera-t-il le même si elle est incorporée au moyen d'une clause imprimée d'une formule type, comme dans la NYPE, ou au moyen d'une clause additionnelle "rider" comme c'était le cas dans l'affaire de l'Agios Lazaros ? Si la clause paramount est imprimée et que l'autre disposition contradictoire soit tapée à la machine, c'est cette dernière qui peut-être l'emportera 151/.

111. Il y a encore d'autres points obscurs qui tiennent au fait que les dispositions des Règles de La Haye/La Haye-Visby risquent de ne pas recevoir la même interprétation selon qu'elles sont incorporées dans des chartes-parties ou dans des connaissements. Dans l'affaire australienne Australian Oil Refining c. Miller (E.W.) & Co. 152/, la charte-partie contenait une clause (clause 15) qui déchargeait les frêteurs de la responsabilité pour

147/ Voir également Furness Withy (Australia) PTY, Ltd. c. Metal Distributors (U.K.) Ltd. (The "Amazonia") (1990) 1 Lloyd's Rep. 236.

148/ Voir Ibid., p. 50.

149/ Voir également selon Lord Justice Goff. p. 53.

150/ Selon Lord Justice Shaw, Ibid., p. 59.

151/ Voir le Satya Kailash.

152/ (1968) 1 Lloyd's Rep. 448.

"perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés des fréteurs dans la navigation ou dans l'administration du navire ...". Une autre clause stipulait que "les fréteurs seront admis au bénéfice des "Droits et Immunités" prévus en faveur du transporteur ou du navire dans le texte législatif du pays d'expédition qui donne effet aux Règles de La Haye ...". Cette clause avait pour effet d'incorporer dans la charte-partie le paragraphe 2 a) de l'Article IV des Règles de La Haye (identique dans son libellé à la clause 15). Le navire avait heurté le quai des affréteurs et la question était de savoir qui devait répondre du dommage qui en résultait. Le Tribunal était appelé à déterminer si les termes utilisés dans la clause 15 devaient être pris dans le même sens que ceux utilisés dans les Règles de La Haye, auquel cas ladite clause ne s'appliquerait qu'à la perte ou au dommage concernant la cargaison, abstraction faite des dégâts causés au quai. La Cour suprême de la Nouvelle-Galles du Sud a décidé que la clause devait être interprétée comme ayant le même sens que les termes utilisés dans les Règles de La Haye et que, en conséquence, les fréteurs étaient tenus du dommage causé par l'abordage. Cette décision a été infirmée par la Haute Cour australienne qui a estimé que l'inclusion des Règles de La Haye dans la charte-partie ne signifiait pas que les termes pertinents de la clause 15 devaient être interprétés de la même façon qu'ils seraient interprétés s'ils avaient été incorporés dans un connaissement. Il s'ensuivait que la clause visait également les dégâts du quai et que les fréteurs avaient droit à la protection offerte par ses dispositions 153/. Il a été donné un sens encore plus large aux mots "perte ou dommage" dans le cas de la charte à temps sur formule NYPE dans l'affaire du Satya Kailash.

112. Qui plus est, il est possible également que l'incorporation des Règles de La Haye/La Haye-Visby dans les chartes-parties produise des résultats différents selon les lois nationales relatives à cette forme de contrat, qui varient les unes par rapport aux autres. Par exemple, lorsque les Règles de La Haye sont incorporées dans la charte-partie, comme c'est le cas avec la NYPE par incorporation de la Loi des Etats-Unis relative au transport de marchandises par mer, la loi des Etats-Unis et la loi anglaise semblent différer quant à l'effet sur la garantie inconditionnelle expresse de navigabilité au commencement de la période d'affrètement. Aux Etats-Unis, il a été estimé dans l'affaire Iligan International Corporation c. John Weyerhaeuser 154/ que si l'incorporation de la Loi des Etats-Unis de 1936 dans une charte établie sur formule NYPE réduisait la garantie inconditionnelle implicite de navigabilité pour la ramener à un engagement d'exercer une diligence raisonnable dans la mise en état de navigabilité, elle ne modifiait cependant en rien la garantie inconditionnelle expresse que le navire qui devait être livré serait "clos, étanche, solide et en tout point équipé pour le service". Par contre, la position en droit anglais semble être que l'incorporation des Règles de La Haye dans une charte à temps remplacera à la fois la garantie inconditionnelle expresse de navigabilité et la garantie inconditionnelle implicite de navigabilité. C'est ce qui a été décidé dans l'affaire de l'Adamastos Shipping Co. c. Anglo-Saxon Petroleum Co. (The "Saxon Star") 155/ où le contrat d'affrètement était une charte pour voyages

153/ Voir Carver, op.cit., par. 478.

154/ 1974 372 F. Supp. 859, 1974 A.M.C. 1719 (S.D.N.Y.), confirmé 507 F.2d 68 (2d Cir. 1974), ord. refusée 421 U.S. 956.

155/ (1959) A.C. 133, rétablissant (1957) 1 Lloyd's Rep. 79.

consécutifs. Il semble que les principes appliqués dans l'affaire de l'Adamastos à une charte pour voyages consécutifs sont à cet égard applicables aussi aux chartes à temps en droit anglais 156/.

J. Clauses d'indemnisation

113. Les chartes à temps contiennent généralement une clause d'indemnisation qui donne au fréteur le droit de demander réparation aux affréteurs pour toute perte imputable à l'exécution de leurs ordres par le capitaine. Le passage pertinent de la clause 9 de la Baltimé est ainsi libellé : "Le capitaine sera aux ordres des affréteurs pour ce qui concerne l'emploi, l'agence ou autres dispositions. Les affréteurs indemniseront les armateurs de toutes conséquences ou responsabilités résultant de la signature par le capitaine, les officiers ou agents, des connaissements ou autres documents, ou par ailleurs de l'exécution de tels ordres, ...". La Linertimé, dans sa clause 12, adopte une approche différente et stipule que "si pour une raison quelconque les fréteurs ou les affréteurs sont obligés de régler des créances, amendes ou pénalités douanières ou autres, dont l'autre partie a assumé la responsabilité ..., cette autre partie s'engage par la présente clause à indemniser les fréteurs ou les affréteurs, selon le cas, de la totalité des pertes, dommages ou dépenses résultant ou provenant de ces créances ...". La NYPE, par contre, ne contient pas de clause d'indemnisation expresse 157/. Certains de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat y ont vu la cause des incertitudes. En l'absence de dispositions expresses incluses dans la charte, la question est réglée en conformité des lois nationales qui souvent adoptent des approches différentes en la matière.

114. Dans certaines juridictions où aucune indemnisation expresse n'est prévue par la charte-partie, la loi peut accorder une indemnité aux fréteurs au titre de la responsabilité qu'ils ont encourue à l'égard de tiers par suite de l'exécution des ordres des affréteurs par le capitaine. En droit anglais, par exemple, l'indemnisation peut être implicite à condition que l'acte accompli par le capitaine en exécution des ordres donnés par les affréteurs ne soit pas manifestement illicite 158/.

156/ Voir Aliakmon Maritime Corp. c. Transocean Shipping (The "Aliakmon Progress") (1978) 2 Lloyd's Rep. 499; Actis Co. c. The Sanko Steamship Co. (The "Aquacharm") (1982) 1 W.L.R. 119 et Seven Seas Transportation c. Pacifico Union Marina Corp. (The "Satya Kailash") (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

157/ La clause 8 de l'Asbatimé contient une clause d'indemnisation expresse qui est ainsi libellée : "Le capitaine (bien que nommé par les armateurs) obéira aux ordres et aux directives des affréteurs en ce qui concerne l'emploi et l'agence; ... et les affréteurs dédommageront les armateurs de toutes les conséquences ou responsabilités qui peuvent résulter d'une incompatibilité entre la présente charte et le connaissement ou la lettre de voiture éventuellement signé par les affréteurs ou leurs agents ou par le capitaine à leur demande".

158/ Strathlorne Steamship c. Andrew Weir (1934) 50 Ll. L. Rep. 185; voir également A/S Hansen-Tangens Rederi III c. Total Transport Corp. (The "Sagona") (1984) 1 Lloyd's Rep. 194.

115. Dans l'affaire Telfair Shipping Corporation c. Inersea Carriers (The "Caroline P") 159/, le navire était affrété sous formule NYPE et les frêteurs ont été tenus responsables, à l'égard des réceptionnaires de la cargaison transportée sous le couvert de connaissements, des pertes et avaries imputables à un mauvais arrimage, faute dont les frêteurs étaient exonérés par la charte-partie. Les frêteurs se sont retournés contre les affréteurs, et le Tribunal de commerce anglais, saisi de leur demande en réparation, a estimé que les connaissements imposaient aux frêteurs des obligations qui étaient plus lourdes que celles stipulées dans la charte-partie et que, bien que celle-ci ne contienne pas de clause d'indemnisation expresse, les frêteurs étaient admis au bénéfice d'une indemnité implicite, qui les dédommageait des conséquences de la signature des connaissements par le capitaine, étant entendu que cette indemnité ne deviendrait exigible par action en justice que lorsque le Tribunal aurait, dans les meilleurs délais, évalué la responsabilité des frêteurs à l'égard des réceptionnaires.

116. Ainsi, en droit anglais, l'indemnité implicite, à l'instar de l'indemnité expresse, donnera le droit aux frêteurs de réclamer un dédommagement aux affréteurs qui présentent pour signature au capitaine des connaissements qui imposent aux frêteurs une responsabilité plus grande que celle que ces derniers assument en vertu de la charte-partie, si ces connaissements les rendent responsables à l'égard de ceux qui les détiennent 160/. Mais cette sorte d'indemnité ne semble pas autorisée dans certaines juridictions si la responsabilité ainsi augmentée découle de la loi elle-même. En conséquence, "... si le réceptionnaire se prévaut de règles impératives s'appliquant aux connaissements pour affirmer la responsabilité du transporteur, celui-ci n'est pas admis à se retourner contre les affréteurs même si sa responsabilité a été valablement écartée aux termes de la charte-partie" 161/.

117. Un Tribunal anglais, statuant dans l'affaire Ben Shipping Co. c. Ann-Board Baine (The "C. Joyce") 162/, a également refusé aux frêteurs le droit à indemnité dans les cas où la charte établie sur formule Gencon prévoyait expressément, par une clause additionnelle écrite à la machine, que tous les connaissements émis en vertu de la charte devaient contenir une clause paramount, d'où il résultait qu'une responsabilité accrue pesait sur les frêteurs du fait du connaissement. Le juge du Tribunal de commerce anglais a formulé l'observation suivante : "Faut-il nécessairement inférer de ces conditions que, si les frêteurs devaient devenir responsables à l'égard du porteur d'un connaissement pour des motifs qui ne les rendraient pas responsables à l'égard des affréteurs aux termes de la clause 2 (clause de

159/ (1984) 2 Lloyd's Rep. 466.

160/ Kruger c. Moel Tryvan, (1907) A.C. 272.

161/ Affaire du Vestkyst 1 1961, Northern Maritime Cases, 325, cité par P. Gram, commentant le dernier paragraphe de l'article 95 du Code maritime norvégien de juillet 1893, modifié, qui est ainsi libellé : "L'affréteur indemniser le transporteur s'il résulte d'un connaissement émis en vertu d'un contrat une augmentation de la responsabilité du transporteur". Il a été estimé dans l'affaire susmentionnée que ce paragraphe ne protège pas le transporteur lorsque l'augmentation de la responsabilité résulte de la loi elle-même. Voir le Code maritime norvégien, dans sa traduction avec commentaire de Gram, P., (Oslo, 1975), p. 2.

162/ (1986) 2 Lloyd's Rep. 285.

responsabilité des frêteurs), ils devraient alors être admis à être indemnisés par les affréteurs des conséquences de cette responsabilité ? Je ne pense pas. Il était clairement stipulé que tous les connaissements signés en vertu de la charte-partie devaient contenir la clause paramount. Cette stipulation exposait forcément les frêteurs à la responsabilité prévue par les Règles de La Haye à l'égard d'un endossataire des connaissements. Cela devait être évident, ou aurait dû l'être. Si les frêteurs voulaient une indemnité de la part des affréteurs dans cette éventualité, le meilleur moyen était à l'évidence de le demander" 163/.

118. En dépit de la portée apparemment large des clauses d'indemnisation expresse comme la clause figurant dans la Baltime, la protection fournie par la clause se trouve limitée par la stipulation que les ordres de l'affréteur doivent être la cause prochaine de la perte subie par le frêteur. En conséquence, d'après l'interprétation des Tribunaux anglais, les clauses d'indemnisation ne couvrent que les pertes découlant directement des instructions données par l'affréteur, parce que "si une négligence intervient ou si un sinistre maritime intervient, le lien de causalité est rompu et l'indemnité ne joue pas" 164/. Ainsi la clause ne va pas protéger les frêteurs des conséquences de chaque incident qui se produit après le moment où l'affréteur a donné un ordre qui entraîne leur responsabilité 165/.

119. La portée de la protection offerte par ce genre de clauses aux frêteurs n'a pas encore été complètement définie par les décisions des tribunaux 166/. Aussi l'incertitude règne-t-elle à propos des indemnités expresses comme des indemnités implicites dans le cas des chartes à temps.

K. Connaissements délivrés en vertu de chartes-parties à temps

120. Les quatre chartes-parties prévoient toutes, à peu près dans les mêmes termes, que le capitaine sera "aux ordres des affréteurs pour ce qui concerne l'emploi, l'agence ou autres dispositions" 167/. La NYPE, l'Asbatime et la Linertime ajoutent que le capitaine est expressément tenu "de signer les connaissements tels qu'ils seront présentés"; toutefois, que cette stipulation additionnelle soit ou non incluse, les affréteurs sont, semble-t-il, admis à exiger du capitaine qu'il signe des connaissements pour les marchandises à charger ou à signer les connaissements eux-mêmes 168/.

121. Tant que le connaissement reste entre les mains des affréteurs, il est considéré seulement comme étant un reçu de marchandises et la charte-partie reste l'instrument qui régit la relation contractuelle entre les frêteurs et

163/ Ibid., selon Bingham, J., p. 289.

164/ Larinaga S.S. Co. c. The King (1945) A.C. 246, selon lord Porter, p. 263.

165/ The White Rose (1969) 2 Lloyd's Rep. 52; Royal Greek Government c. Minister of Transport (The Ann Stathatos) (1950) 83 Ll.L.R. 228; voir également Carver, op.cit., par. 680-681; Scrutton, op.cit., p. 370; Wilford..., Charter Parties, op.cit., p. 199.

166/ Selon le juge McNair dans Bosma c. Larsen (1966) 1 Lloyd's Rep. 22, à la page 27.

167/ Voir Baltime, clause 9; NYPE, clause 8; Asbatime, clause 8; et Linertime, clause 10.

168/ Tillmans c. SS. Knutsford (1908) A.C. 406.

les affréteurs 169/, même si l'affréteur devient endossataire d'un connaissement initialement délivré à un chargeur autre que l'affréteur lui-même 170/. Toutefois, lorsque l'affréteur transfère les connaissements à des tiers qui sont étrangers à la charte-partie, ou lorsque l'affréteur n'est pas lui-même l'expéditeur de la marchandise et que de ce fait les connaissements sont délivrés à des chargeurs autres que lui-même, ce sont alors les connaissements qui régissent les rapports avec ceux qui les détiennent. Mais la question se pose de savoir si le contrat contenu dans le connaissement est passé avec le fréteur ou avec l'affréteur. Elle sera tranchée selon les circonstances du cas considéré. Cependant, dans les cas autres que l'affrètement coque nue ou par dévolution du navire, les connaissements signés par le capitaine sont en règle générale considérés comme des contrats passés entre les porteurs des connaissements et les fréteurs 171/, même si la charte-partie contient une clause précisant que le capitaine signera les connaissements en tant qu'agent des affréteurs, à condition que le détenteur du connaissement n'ait pas connaissance de cette clause 172/. Par contre, la signature du capitaine pourrait lier les affréteurs s'ils ressort clairement des circonstances qui l'entourent que le capitaine agit en qualité d'agent des affréteurs et non des fréteurs et si le porteur du connaissement est conduit à penser qu'il passe un contrat avec les affréteurs, par exemple, dans les cas où les affréteurs exploitent une ligne régulière très connue et utilisent leurs propres formules de connaissement 173/.

122. Lorsque ce sont les affréteurs ou leurs agents qui signent les connaissements, les choses sont encore moins claires. La clause de la NYPE, de l'Asbatime et de la Linertime stipulant que le capitaine sera aux ordres des affréteurs en ce qui concerne l'emploi et l'agence et "signera les connaissements tels qu'ils seront présentés" a été interprétée en droit anglais comme donnant le droit aux affréteurs ou à leurs agents de signer les connaissements au nom du capitaine. Ainsi, "les affréteurs peuvent, au lieu de présenter les connaissements au capitaine pour qu'il les signe au nom des fréteurs, les signer eux-mêmes au nom de ces mêmes fréteurs. Dans un cas comme dans l'autre, que le capitaine signe sur les instructions des affréteurs ou que les affréteurs court-circuitent le capitaine et signent eux-mêmes, la signature lie les fréteurs en tant que commettants pour le contrat que contient ou que constate le connaissement" 174/.

123. Dans l'affaire Tillmanns & Co. c. S.S. "Knutsford" 175/ dont la Cour d'appel avait été saisie, la charte-partie ne contenait pas de stipulation expresse à l'effet que le capitaine devait signer les connaissements tels qu'ils seraient présentés et les affréteurs avaient signé un connaissement "pour le capitaine et les fréteurs". Le juge Kennedy a formulé l'observation suivante :

169/ Voir Carver, *op.cit.*, par. 699-701; Scrutton, *op.cit.*, p. 58-62.

170/ President of India c. Metcalfe Shipping Co. (1970) 1 Q.B. 289.

171/ Wehner c. Dene S.S. Co. (1905) 2 K.B. 92-98; The Venezuela (1980) 1 Lloyd's Rep. 393.

172/ Manchester Trust c. Furness Whithy & Co. (1895) 2 Q.B. 539.

173/ Elder, Dempster c. Paterson, Zochonis (1924) A.C. 522; Samuel c. West Hartlepool Steam Navigation (1906) 11 Com.Cas.115.

174/ The Berkshire (1974) 1 Lloyd's Rep. 185-188.

175/ (1908) 2 K.B., p. 385.

"Les fréteurs ne sont pas fondés à nier le pouvoir de la signature apposée au nom des fréteurs et du capitaine, parce qu'ils sont eux-mêmes convenus, par le contrat qu'ils ont passé, que le capitaine suivra les instructions des affréteurs et qu'en conséquence une signature que les affréteurs ont apposée au nom des fréteurs et du capitaine doit, je pense, être traitée, lorsqu'ils sont poursuivis en justice par le chargeur qui a mis leurs marchandises à bord, comme étant une signature que les fréteurs ne sauraient désavouer puisqu'ils ont donné aux affréteurs, par une stipulation expresse de leur contrat, le droit d'ordonner que la signature soit apposée sur le document et qu'ils doivent être considérés comme ayant habilité implicitement, à la fois vis-à-vis du capitaine et vis-à-vis d'eux-mêmes, les affréteurs à signer au nom du capitaine ou en leur nom ou au nom des deux à la fois."

La décision que les connaissements liaient les fréteurs a été confirmée par la Chambre des lords 176/.

124. En droit américain par contre, un connaissement signé par l'affréteur "pour le capitaine" ne lie pas personnellement le fréteur en tant que cocontractant, mais est considéré comme un contrat avec l'affréteur, sauf si le capitaine ou le fréteur ont effectivement autorisé la signature par l'affréteur 177/.

125. Dans l'affaire Yeramex International c. S.S. "Tendo" 178/, le tribunal a expliqué ainsi le principe de la dualité du pouvoir du capitaine en droit américain :

"... les chartes à temps accordent au capitaine le double pouvoir d'agir séparément en qualité d'agent du fréteur et en qualité d'agent de l'affréteur selon que la responsabilité dont il s'agit concerne le navire, et incombe alors au fréteur, ou la cargaison, et incombe alors à l'affréteur."

126. Dans cette affaire, le connaissement des affréteurs était signé "pour le capitaine", mais il a été néanmoins considéré que les fréteurs n'étaient pas personnellement liés en tant que partie contractante par le connaissement 179/.

127. En outre, la stipulation de la NYPE, de l'Asbatime et de la Linertime qui fait obligation au capitaine "de signer les connaissements tels qu'ils seront présentés" n'autorise pas l'affréteur à signer les connaissements dans le but de lier les fréteurs en tant que parties contractantes. Ainsi, "en droit américain, le capitaine qui signe des connaissements présentés par

176/ (1908) A.C. 406.

177/ Voir Wilford ..., Time Charters, op.cit., p. 276.

178/ 1979 595 F.. 2d 943; 1979 A.M.C. 1282 (4ème Cir.).

179/ Voir également Demsey & Associates c. S.S. "Sea Star", 1972 461 F. 2d 1009 (2nd Cir.) et Ross Industries Inc. c. "Gretke Oldendorff", 1980 483 F. Supp. 195; 1980 A.M.C. 1397.

l'affrèteur est admis à le faire strictement en tant qu'agent de ce dernier, et non en tant qu'agent du frèteur comme c'était traditionnellement le cas en droit maritime général" 180/.

L. Clauses de paiement du loyer et de reprise du navire

128. Les formules types de chartes-parties à temps contiennent toutes des dispositions concernant le paiement du loyer pour la période durant laquelle le navire est mis à la disposition des affrêteurs. Elles prescrivent habituellement que le loyer sera payable d'avance, par mois du calendrier (ou par toute autre unité de temps appropriée), au comptant sans escompte, faute de quoi les frèteurs ont le droit de résilier le contrat. La clause 6 de la formule Baltime stipule : "Les affrêteurs paieront comme loyer : ... par 30 jours, commençant suivant la clause 1 (du moment où le navire est livré et mis à la disposition des affrêteurs entre 9 heures du matin et 18 heures, ou entre 9 heures du matin et 14 heures si c'est un samedi ...) jusqu'à sa restitution aux armateurs. Le paiement du loyer sera fait au comptant, ... sans escompte, tous les 30 jours et d'avance ... A défaut de paiement, les armateurs auront le droit de retirer le navire du service des affrêteurs, sans protêt et sans intervention d'un tribunal quelconque ou autre formalité quelle qu'elle soit et sans préjudice pour tous recours que les armateurs pourraient par ailleurs avoir sur les affrêteurs du fait de la charte". La Linertime reprend ce libellé dans sa clause 7 et y ajoute une stipulation relative au paiement de la dernière tranche du loyer. Le libellé de la NYPE (clause 5) est un peu différent. Il y est stipulé que le paiement du loyer sera fait "au comptant ... tous les 15 jours à l'avance, et pour la dernière quinzaine ou fraction de ladite quinzaine il sera versé le montant approximatif du loyer, et au cas où ledit montant ne couvrirait pas la durée effective de la location, le loyer sera payé pour la durée restante jour par jour, au fur et à mesure qu'il sera exigible, si les frèteurs le demandent, sauf si une garantie bancaire ou un dépôt bancaire est constitué par les affrêteurs; s'il en était autrement et que le loyer ne soit pas ponctuellement et régulièrement payé, ou qu'une garantie bancaire ne soit pas constituée, ou en cas de violation de la présente charte-partie, les frèteurs auront la faculté de retirer le navire du service des affrêteurs, sans préjudice de tout recours qu'ils (les frèteurs) pourraient avoir sur les affrêteurs. Le temps court de 7 heures du matin, le jour ouvrable suivant celui où un avis écrit de prêt à opérer a été donné aux affrêteurs ou à leurs agents avant 16 heures...".

129. La construction de ces clauses a donné lieu à des litiges ces dernières années. Elles ont fait l'objet d'interprétations différentes par les tribunaux anglais et américains et les tribunaux d'arbitrage; plusieurs de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat les ont critiquées.

180/ Wilford ..., Time Charters, op.cit., p. 276. L'Asbatime et certaines chartes à temps pour navires-citernes contiennent des passages qui ont trait expressément aux affrêteurs qui signent des connaissements. Ainsi selon l'Asbatime : "... le capitaine ... signera les connaissements pour la marchandise tels qu'ils seront présentés ... Toutefois, au choix des affrêteurs, les affrêteurs ou leurs agents pourront signer des connaissements au nom du capitaine...", clause 8, lignes 147-150.

1. Paiement au comptant

130. La Baltime, la NYPE et la Linertime stipulent que le paiement du loyer se fera au "comptant". L'expression "paiement au comptant" est interprétée par référence à l'usage commercial moderne. Ainsi entendue, on lui a donné "un sens plus large, englobant toutes les méthodes de transfert de fonds admises dans la pratique commerciale qui ont pour effet de donner au bénéficiaire le droit inconditionnel d'utiliser immédiatement les fonds transférés" 181/. Ainsi, les "bordereaux de banque" 182/, la "traite bancaire" 183/, les "virements interbancaires" 184/, et les "ordres de paiement" relevant du système de règlements monétaires de la place de Londres 185/, sont considérés en l'espèce comme l'équivalent d'un paiement au comptant.

131. La stipulation de paiement "au comptant" peut être un piège pour des affréteurs imprudents, comme ce fut effectivement le cas dans l'affaire du Chikuma 186/, dans laquelle la Chambre des lords anglaise a estimé que les fréteurs avaient le droit d'exiger le paiement au comptant ou son équivalent et que le seul mode de règlement acceptable en l'espèce était celui qui permettait l'utilisation inconditionnelle des fonds 187/. Dans cette affaire, le navire était affrété sous formule NYPE et le loyer avait été payé à la banque des armateurs à Gênes à la date d'échéance, mais le banquier payeur, lui aussi de Gênes, avait porté sur le virement par télex une "date de valeur" qui était postérieure de quatre jours à l'échéance. La conséquence de cette mention dans les usages bancaires italiens était que les armateurs ne pouvaient retirer l'argent qu'en payant un intérêt jusqu'à la date de valeur. Les armateurs, essayant de se libérer du contrat pour profiter d'un marché de l'affrètement à la hausse, avaient repris le navire.

132. L'arbitre a estimé que les armateurs avaient l'usage immédiat de l'argent quand bien même les intérêts sur la somme ne commenceraient à courir en leur faveur que quatre jours plus tard, étant entendu évidemment que s'ils avaient retiré l'argent, ils auraient dû payer quatre jours d'intérêt à leur banque. Le juge du Tribunal de commerce, au contraire, a décidé qu'on ne pouvait pas parler de paiement au comptant ou d'un substitut équivalent, puisque le virement par télex était subordonné à la condition que le bénéficiaire ne commencerait à toucher les intérêts qu'à une date postérieure à la date d'exigibilité spécifiée, et qu'en conséquence le virement ne donnait pas au bénéficiaire le droit inconditionnel d'utiliser immédiatement les fonds transférés. La Cour d'appel, infirmant la décision, a estimé qu'à la date

-
- 181/ Selon Brandon, J., dans The Brimnes (1971) 2 Lloyd's Rep. 465-476. Cette interprétation a été approuvée par la Cour d'appel dans la même affaire, (1974) 2 Lloyd's Rep. 241-248, et a été retenue dans des affaires ultérieures. Voir The "Laconia" (1976) 1 Lloyd's Rep. 395, p. 402-404; The "Chikuma" (1979) 1 Lloyd's Rep. 367-372; (1980) 2 Lloyd's Rep. 409-412 (C.A.), et (1981) 1 Lloyd's Rep. 371, p. 375-376 (H.L.).
- 182/ The Georgios C. (1971) 1 Lloyd's Rep. 7-14.
- 183/ The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241.
- 184/ Ibid.
- 185/ The Laconia (1977) 1 Lloyd's Rep. 315.
- 186/ (1981) 1 Lloyd's Rep. 371.
- 187/ P. Todd, op.cit., p. 141.

où le loyer était exigible les armateurs avaient l'usage intégral de l'argent. Son utilisation n'était pas conditionnelle et le simple fait de débiter les armateurs de frais de banque insignifiants ne la rendrait pas conditionnelle.

133. La Chambre des lords, révoquant à son tour l'arrêt de la Cour d'appel et rétablissant la décision du juge du Tribunal de commerce, a estimé que les affréteurs n'avaient pas effectué le paiement du loyer au comptant et que les armateurs avaient donc le droit de reprendre le navire en vertu de la clause 5 de la charte-partie. Lord Bridge a déclaré ce qui suit : "lorsqu'un paiement est effectué auprès d'une banque autrement qu'en espèces au sens littéral du terme, c'est-à-dire en billets, qu'il s'agisse de dollars ou de toute autre monnaie ayant cours légal (pratique pour le moins inattendue), on ne peut pas parler de "paiement au comptant" au sens de la clause 5, sauf à admettre que ce que le créancier reçoit est l'équivalent d'un paiement au comptant ou vaut bien un paiement au comptant. L'inscription par la banque des armateurs d'une somme au compte desdits armateurs (à la date où le loyer était exigible) n'était à l'évidence pas l'équivalent d'un paiement au comptant ... On ne pouvait pas s'en servir pour lui faire produire des intérêts, par exemple par virement immédiat à un compte de dépôt. On ne pouvait que la retirer au risque (probable) de devoir payer des intérêts" 188/.

134. Aux Etats-Unis, il semble de pratique courante dans le commerce d'accepter les chèques ordinaires, les ordres de paiement ou les virements par télex comme l'équivalent d'un paiement "au comptant", encore que, dans l'affaire considérée, la banque des armateurs aurait peut-être demandé un jour ou deux afin de compenser le chèque ou le virement et ainsi de donner aux armateurs l'usage sans restriction des fonds. Cette pratique a été, toutefois, contestée dans l'affaire du Penta 189/, où il a été estimé que les affréteurs, qui avaient payé le loyer au moyen d'un chèque ordinaire compensé après la date d'échéance, avaient manqué à leur obligation d'effectuer le paiement "au comptant" : "... puisqu'ils avaient décidé de payer par chèque, les affréteurs auraient pu remettre un chèque libellé en fonds fédéraux ou bien envoyer un chèque ordinaire suffisamment à l'avance pour donner le temps à la banque de le compenser" 190/.

135. Ainsi, certaines chartes modernes utilisées pour l'affrètement à temps de transporteurs de marchandises solides et de navires-citernes 191/ n'exigent pas expressément que le paiement du loyer se fasse "au comptant". La charte américaine STB pour l'affrètement à temps de navires-citernes stipule que le paiement doit être effectué par chèque.

136. D'autres complications surgissent quand il faut déterminer le moment précis où a été effectué le paiement. Le moment exact est d'une grande importance car c'est lui qui permettra de dire si le paiement a été ponctuel ou non. Dans les cas où le chèque est admis comme mode de règlement, sa réception par le bénéficiaire est jugée suffisante pour libérer l'affréteur

188/ (1981) 1 Lloyd's Rep. 371, aux pages 375-376.

189/ S.M.A. No. 1603 (Arb. à N.Y. 1981).

190/ Voir Wilford ..., Time Charters, op.cit., p. 220.

191/ Par exemple Asbatime, voir clause 5; Intertanktime 80, clause 3; projet Fontime, clause 16, et l'American STB Tankertime, clause 3(a).

de son obligation, encore que le paiement par chèque soit d'ordinaire considéré comme un paiement conditionnel tant que le chèque n'est pas compensé et le montant viré 192/.

137. Lorsque le mode de règlement est une "traite bancaire", ou un document équivalent, c'est sa date de réception par la banque des armateurs qui constitue l'époque du paiement, bien qu'il faille attendre un certain temps avant que le compte des armateurs puisse en être crédité 193/. Les choses, en revanche, ne sont pas claires dans le cas où le loyer est réglé au moyen d'un "ordre de paiement" relevant du système de règlements monétaires de la place de Londres. La question s'est posée dans l'affaire du Laconia 194/ dans laquelle le juge du Tribunal de commerce anglais a exprimé l'avis que le paiement n'était effectivement accompli que lorsque le traitement de l'opération était terminé et que le compte des armateurs était crédité. La Cour d'appel ne l'a pas suivi. Pour elle, le paiement du loyer était effectué lorsque l'ordre de paiement était remis à la banque des armateurs. A la Chambre des lords, bien que n'ayant pas à statuer sur ce point, trois membres ont donné leur opinion sur cet aspect de l'affaire. Lord Salmon a dit qu'"il n'y a pas vraiment de différence entre un règlement en billets de banque et un règlement par ordre de paiement qui dans le monde de la banque est généralement considéré et accepté comme un paiement au comptant" 195/. Lord Russell exprimait un avis analogue 196/. Lord Fraser, par contre, était d'un avis différent. Il estimait que "l'affréteur devait payer suffisamment à l'avance pour donner le temps d'achever le traitement de l'opération que nécessitait normalement le mode de paiement qui avait été choisi" 197/.

138. Dans le cas où le paiement se fait sur instructions télexées par la banque de l'affréteur à la banque du fréteur où le débiteur a lui-même un compte d'où il fera virer le montant du loyer sur le compte du fréteur, la question se pose aussi de savoir quand le paiement est effectué. La réception du télex par la banque équivaut-elle à un paiement ou est-elle simplement un élément du processus dont l'aboutissement est la réalisation du paiement ? Dans l'affaire du Brimnes 198/, la Cour d'appel anglaise a estimé que la simple réception du document contenant les instructions n'équivalait pas à un "paiement", et que tant que la décision de virer les fonds du compte de l'affréteur à celui du fréteur n'était pas prise, il n'y avait pas paiement 199/.

192/ Tankexpress c. Compagnie Financière Belge des Pétroles (1948) 82 Ll.L.R.43, p. 54-59; The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241-257.

193/ The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241-248.

194/ (1975) 1 Lloyd's Rep. 640.

195/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 315 à la page 327.

196/ Ibid., p. 333.

197/ Ibid., p. 330.

198/ (1974) 2 Lloyd's Rep. 241.

199/ Voir également The Zographia M (1976) 2 Lloyd's Rep. 382; The Effy (1972) 1 Lloyd's Rep. 18.

2. Paiement anticipé

139. Le loyer doit toujours être payé d'avance. La clause qui le stipule doit être respectée à la lettre, sinon les fréteurs ont le droit de reprendre immédiatement le navire. Elle vaut pendant toute la durée de la charte, et même pour le paiement de la première tranche. Dans l'affaire Kawasaki Kisen c. Bentham S.S. Co. 200/, les affréteurs soutenaient qu'elle ne s'appliquait pas à la première tranche car il était difficile de la payer d'avance lorsqu'on ne savait pas très bien quand le navire arriverait. Il a été néanmoins décidé que, comme le contrat le stipulait, le loyer serait payé d'avance, même pour la première tranche. La charte-partie contenait une disposition analogue à celle de la clause 5 de la NYPE et prescrivait ce qui suit : "la livraison (du navire) comptera à partir de 7 heures du matin le jour ouvrable suivant celui où avis écrit a été donné avant 16 heures". Le juge a dit que lorsque l'avis de prêt à opérer est donné en respectant les prescriptions de la clause, l'affréteur a de 16 heures le jour où l'avis est donné jusqu'à 7 heures du matin le jour ouvrable suivant pour effectuer le paiement anticipé. Des problèmes peuvent se poser du fait que le paiement du loyer doit être effectué en un lieu différent de celui où le navire est livré; de surcroît, dans certains pays les banques ferment avant 16 heures et rouvrent après 7 heures du matin le jour suivant, ce qui fait que les affréteurs n'ont pratiquement pas le temps de procéder au paiement anticipé 201/.

140. Quant au versement de la dernière tranche du loyer, la NYPE et la Linertime contiennent une stipulation expresse autorisant l'affréteur à payer une fraction du loyer proportionnée au temps restant à courir jusqu'à la date de restitution du navire telle qu'elle a pu être raisonnablement déterminée. Dans le cas d'une charte-partie qui, à l'instar de la Baltime, ne contient pas de disposition expresse à cet effet, il a été décidé que les affréteurs étaient tenus de verser intégralement la dernière tranche du loyer, même s'ils pouvaient raisonnablement espérer restituer le navire avant la fin du mois, à charge pour les fréteurs de rembourser l'éventuel trop-perçu 202/. En pareil cas, le remboursement du trop-perçu est considéré comme ayant été garanti aux affréteurs par la clause qui leur donne un "droit de rétention sur le navire pour toutes sommes payées d'avance et non acquises" 203/. La question se pose de savoir si un tel droit de rétention est vraiment efficace étant donné que, la charte-partie n'étant pas un affrètement coque nue ou par dévolution du navire, les affréteurs n'ont pas la possession du navire qui leur permettrait d'exercer ce droit.

141. Quant à l'obligation de paiement anticipé, elle pose un problème lorsqu'il est exigible un jour où les banques sont fermées, et il y a en l'espèce une différence notoire entre le droit américain et le droit anglais. Aux termes de la New York General Construction Law, tout paiement exigible un samedi, un dimanche ou un jour férié peut être valablement effectué le jour ouvrable

200/ (1938) 1 K.B. 805.

201/ Le projet Fontime résoud la difficulté en stipulant que la première tranche du loyer sera versée "au plus tard un jour de banque après la livraison", voir clause 16.

202/ Tonnelier c. Smith (1897) 2 Com. Cas. 258; Stewart c. van Ommeren (1918) 2 K.B. 560.

203/ Ibid.. Voir également la clause 18 de la formule Baltime.

suisant. Ce principe a été appliqué au paiement du loyer dû en exécution d'une charte-partie dans l'affaire de la Maria G. Culucundis 204/. Mais le droit anglais vient compliquer les choses en adoptant la position contraire, et dit que le paiement doit être effectué le jour ouvrable précédent 205/. On voit d'ici les difficultés si le loyer doit être versé à une banque de Londres par l'intermédiaire d'une banque américaine qui ne saura peut-être rien du droit anglais 206/.

3. Déductions sur le loyer

142. En ce qui concerne les déductions susceptibles d'être opérées sur le loyer, les quatre chartes-parties contiennent une stipulation qui donne expressément le droit aux affréteurs d'en effectuer certaines. Chacune dispose que les sommes avancées au titre des débours ordinaires du navire seront "déduites du loyer" 207/. La NYPE et l'Asbatime en outre, dans leur clause 15, stipulent que, si la vitesse est réduite par suite d'une panne ou d'un défaut d'une partie quelconque de la coque, de la machinerie ou de l'équipement, le coût du temps ainsi perdu et du combustible supplémentaire consommé en conséquence, ainsi que toutes les dépenses supplémentaires, seront déduits du loyer. Le coût du combustible servant à des usages domestiques peut également être déduit (clause 20 de la NYPE). Quand il y a suspension du loyer, alors que la NYPE et l'Asbatime ne contiennent aucune stipulation expresse à cet effet, la Baltime, dans sa clause 11(A), stipule, elle, que "tout loyer payé d'avance sera ajusté en conséquence"; la Linertime, quant à elle, limite, dans sa clause 14, cette disposition aux cas de panne des treuils. La stipulation de la Baltime a été interprétée par la Cour d'appel anglaise comme donnant aux affréteurs le droit de déduire d'une tranche de loyer ultérieure la créance qu'ils tenaient du fait de la suspension de la location 208/.

143. On ne voit pas très bien, cependant, à la lecture de ces clauses, si le montant des déductions que les affréteurs envisagent doit être convenu ou fixé avant qu'ils n'opèrent ces déductions. Le problème qui se pose en l'occurrence est que si les créances contestées ne peuvent pas être déduites du loyer et que l'affréteur opère en vertu de la clause une déduction dont le montant n'est pas convenu, il encourt alors le risque que le navire lui soit repris. La question s'est posée dans l'affaire du Nanfri 209/. Le Tribunal a estimé que les affréteurs étaient admis à déduire, en vertu de la clause 11 de la Baltime, les créances valables, c'est-à-dire les créances véritables calculées sur une base raisonnable, sans l'assentiment des fréteurs. En Cour d'appel, lord Denning M.R. a dit que les affréteurs avaient le droit de chiffrer leur perte moyennant une évaluation raisonnable faite de bonne foi, et de déduire du loyer la somme ainsi calculée. Quant aux chiffres effectifs, ils pouvaient être déterminés plus tard : soit d'entente entre les parties,

204/ 1954 A.M.C. 325 (Arb. à N.Y. 1952).

205/ Voir Astro Amo Cia. Nav. c. Elf Union S.A. (The "Zographia M") (1976) 2 Lloyd's Rep. 382 et Mardorf Peach & Co. c. Attica Sea Carriers Corp. (The "Laconia") (1977) A.C. 850.

206/ Voir The Effy (1972) 1 Lloyd's Rep. 18.

207/ Voir NYPE, clause 5; Baltime, clause 14, Linertime, clause 16.

208/ The Nanfri (1978) 2 Lloyd's Rep. 132.

209/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 132.

soit, faute d'une entente, par voie d'arbitrage. Le droit à déduction, a-t-il ajouté, ne serait d'aucune utilité à l'affrètement s'il devait attendre qu'un chiffre soit convenu ou fixé car la déduction risquerait bien d'être différée indéfiniment 210/.

144. Afin d'éviter ce genre de difficultés, certaines chartes d'affrètement pétrolier contiennent des stipulations expresses en la matière. La charte-partie américaine STB pour l'affrètement à temps de navires-citernes, par exemple, dans sa clause 3(b), autorise les affréteurs à déduire "tout surpaiement de loyer à propos duquel il peut éventuellement exister un différend sur la validité de la créance, mais (en pareil cas) l'affréteur doit fournir une garantie bancaire adéquate ou une sûreté bonne et suffisante à la demande du frèteur". Certains contrats d'affrètement pétrolier n'exigent même pas de garantie bancaire ni d'autres sûretés 211/.

145. Autre question : en l'absence de stipulations claires à l'effet du contraire, les affréteurs ont-ils le droit de déduire, à titre de compensation équitable, les dommages-intérêts auxquels ils prétendent pour cause de rupture du contrat ? Les décisions jurisprudentielles anglaises diffèrent sur ce point, mais la majorité préconise de restreindre le droit à compensation aux seuls cas où le frèteur, abusivement et en violation du contrat, prive les affréteurs de l'usage du navire, que ce soit en totalité ou en partie 212/. Il a donc été estimé que les affréteurs avaient le droit de déduire du loyer à venir les créances qu'ils détenaient sur les frèteurs qui n'avaient pas embarqué la totalité de la cargaison 213/, ou qui n'avaient pas respecté la garantie de vitesse du navire 214/. Le droit de déduction, toutefois, n'était pas étendu à d'autres fautes ou manquements des frèteurs tels que les dommages à la cargaison résultant de la négligence de l'équipage 215/.

146. Des dispositions clairement rédigées seraient donc nécessaires si l'on voulait interdire le droit à compensation, et la simple insertion d'une clause autorisant certaines déductions n'est pas jugée suffisante 216/. Le projet Fontime semble exclure tous les droits à déduction sauf ceux qui sont expressément autorisés par la charte-partie. Il prévoit en outre, dans sa clause 13, que toute déduction non autorisée sera considérée comme un manquement à l'obligation de payer ponctuellement le loyer et, en conséquence, donnera naissance au droit de reprendre le navire.

210/ Voir Ibid., aux pp. 141-142.

211/ Voir Beepeetime, clause 13.

212/ The Teno (1977) 2 Lloyd's Rep. 289; The Nanfri (1978) 2 Lloyd's Rep. 132; voir également Sea and Land Securities c. Williams Dickinson (1942) 1 K.B. 187-298; Halayon S.S. Co. c. Continental Grain Co. (1943) 75 Ll.L.R. 80-84; Tankexpress c. Compagnie Financière des Pétroles (1946) 79 Ll.L.R. 451-457; The Charalambos N. Pateras (1971) 2 Lloyd's Rep. 42.

213/ The Teno (1977) 2 Lloyd's Rep. 289.

214/ The Chrysovalandou Dyo (1981) 1 Lloyd's Rep. 159.

215/ Voir The Nanfri (1978) 2 Lloyd's Report, 132-141; The Aliakmon Progress (1978) 2 Lloyd's Rep. 499; The Leon (1985) 2 Lloyd's Rep. 470.

216/ Voir The Teno (1977) 2 Lloyd's Rep. 289, à la page 293; The Nanfri (1978) 2 Lloyd's Rep. 132, p. 148.

4. Reprise du navire

147. Les clauses de reprise ont pour objet d'assurer aux frêteurs un paiement rapide et ponctuel du loyer et de les protéger si les affrêteurs ont des difficultés financières, en les habilitant à reprendre le navire sans avoir à intenter une action en justice. Elles ont été très souvent invoquées dans les périodes de hausse des tarifs du fret où les armateurs guettent le moindre retard de paiement pour exercer le droit prévu par la clause et résoudre le contrat dans l'espoir de pouvoir profiter des tarifs en vigueur; ils savent en effet que d'après la jurisprudence le paiement doit être fait précisément à la date d'échéance et qu'un paiement effectué avec un retard de quelques heures, voire de quelques minutes, même s'ils est imputable au fait que les banquiers des affrêteurs n'ont pas transmis à temps le loyer à la banque des frêteurs, donnera à ces derniers le droit d'exercer la faculté que leur offre la clause de reprise 217/. Lord Denning M.R., dans son commentaire à l'occasion de l'affaire du Nanfri 218/, a dit de cette pratique qu'elle était devenue "le sport à la mode sur le marché des transports maritimes", et dans son commentaire à l'occasion de l'affaire Mardorf Peach & Co. Ltd c. Atticasea Carrier Corporation of Liberia (The "Laconia") 219/ qu'il s'agissait "d'un jeu d'astuce entre les armateurs et les affrêteurs, soutenu par les hommes de loi et les banquiers ... (qui) a peut-être son charme pour les joueurs, mais qui coûte très cher et fait perdre beaucoup de temps, et dont le résultat est aussi incertain qu'un pile ou face" 220/. Il a ajouté : "Vous prenez une charte à temps avec un loyer qui doit être payé par l'intermédiaire d'une banque, avec la clause habituelle qui habilite le frêteur à reprendre le navire en cas "de défaut de paiement" ou "si le loyer n'est pas payé ponctuellement et régulièrement". Pendant le cours de la charte, le marché de l'affrètement monte. Le frêteur est à l'affût de la moindre défaillance. Il sait, par la jurisprudence de la Chambre des lords, que l'affrêteur doit, sous peine d'être pénalisé, payer le loyer à la date d'échéance. Pas question d'accepter un paiement en retard d'un jour ou deux, voire d'une minute ou deux. Aussi le frêteur se dit-il : "Si seulement l'affrêteur pouvait se tromper et se trouver en retard, ne fut-ce que d'un instant, je pourrais retirer le navire". Et voilà que par malchance pour lui l'affrêteur se trompe. Supposons que le loyer vienne à échéance le samedi ou le dimanche quand les banques sont fermées. L'affrêteur pense qu'il lui suffira de payer le lundi, mais le frêteur répond : "Pas question. Vous auriez dû payer vendredi dernier". Il lui notifie son intention de reprendre le navire. Autre cas de figure : les comptables ou le banquier de l'affrêteur à Londres auront peut-être transmis avec une heure de retard le montant du loyer à la banque de New York; ou inversement. Tout cela à cause des six heures de décalage horaire.

217/ Dans l'affaire du Zeographia M (1976), 2 Lloyd's Rep. 382, les prix de la location s'étant envolés après la date de la charte-partie, les frêteurs avaient chargé leurs agents de suivre de près ce qui se passait pour le versement du loyer dans l'espoir qu'un défaut de paiement leur donnerait la possibilité de résoudre le contrat de façon à pouvoir en négocier un nouveau avec les affrêteurs à un tarif beaucoup plus élevé, ou si ces derniers s'y refusaient, de louer le navire à d'autres au prix en vigueur sur le marché.

218/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 132-134.

219/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 395.

220/ Ibid., p. 401.

Le frèteur, qui n'a pas subi le moindre préjudice, brandit immédiatement un avis de retrait. L'affrèteur est abasourdi. Il a pris des engagements de tous les côtés, certain qu'il était d'avoir l'usage du navire : mais voilà qu'il s'en trouve privé. Il cherche une issue. Parfois il conteste l'époque du paiement. Il dit qu'il a corrigé à temps son erreur. Il invoque une dérogation ou une exception. Avec pour seul résultat de se perdre dans les méandres techniques, non seulement de la loi mais aussi de la pratique bancaire. S'il ne peut pas échapper à la prise de son adversaire, il pourra se retourner contre ses propres banquiers et dire que c'était leur faute. Et la partie va pouvoir continuer."

148. Ainsi, la clause, conçue à des fins complètement différentes, "fonctionne unilatéralement, et encore faut-il que le marché de l'affrètement soit à la hausse. Dans un marché à la baisse, les affrêteurs n'ont rien à craindre. Il est très rare de trouver des armateurs qui reprennent leur navire dans un marché à la baisse pour cause d'accident ou de faute. Les armateurs ne vont généralement exercer leur droit de reprise dans un marché à la baisse que dans les cas où les affrêteurs ne peuvent pas ou ne veulent pas payer" 221/. Dans l'affaire du Nanfri, les taux de l'affrètement ayant chuté de façon spectaculaire, les frèteurs n'avaient pas tenté de résoudre le contrat malgré les déductions prétendument abusives opérées sur le loyer par les affrêteurs.

149. Le libellé des clauses de la Baltime et de la Linertime diffère de celui de la NYPE et de l'Asbatime. Les deux premières chartes contiennent une clause identique qui commence ainsi : "A défaut de paiement, les armateurs auront le droit de retirer le navire ...". Les deux autres stipulent que : "... si l'affrèteur ne paie pas ponctuellement et régulièrement le loyer, ou ne fournit pas de garantie bancaire ou en cas de violation de la présente charte-partie, les frèteurs auront la faculté de reprendre le navire ...". L'interprétation de ces clauses a été à l'origine de controverses et d'une certaine confusion en droit anglais. Dans l'affaire Empresa Cubana De Fletes c. Lagonisi Shipping Co. (The "Georgios C") 222/, il s'agissait de déterminer si les mots "à défaut de paiement", dans la formule Baltime, signifiaient "s'il y a eu défaut de paiement" ou "pendant qu'il y a défaut de paiement", parce que le paiement, bien que tardif, avait été effectué avant que le navire soit repris. La Cour d'appel, confirmant la décision du Tribunal de première instance, a pris cette expression dans le sens : "à défaut de paiement et aussi longtemps que le défaut continue". En conséquence, comme les affrêteurs avaient réparé leur manquement en versant la tranche de loyer, les frèteurs n'avaient pas le droit de reprendre le navire. Le juge du Tribunal de commerce a fait observer que si les frèteurs voulaient s'assurer le droit auquel ils prétendaient, il aurait été préférable de dire "à défaut de paiement ponctuel".

150. La décision rendue dans l'affaire du Georgios C a été retenue dans celle du Zographia M 223/ pour l'interprétation des mots "à défaut dudit paiement" utilisés dans la formule Shelltime, à savoir que l'affrèteur ayant payé le loyer en retard mais avant la reprise du navire, le droit des

221/ Selon Lloyd, J. dans The Afovos (1980) 2 Lloyd's Rep. 469-479; (1982) 1 Lloyd's Rep. 262-263; voir également The Tropicwind (1982) 1 Lloyd's Rep. 232-234; et aussi The Rio Sun (1981) 2 Lloyd's Rep. 489-495.

222/ (1971) 1 Lloyd's Rep. 7.

223/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 382.

fréteurs de résilier le contrat en exécution de la clause n'existait plus car le défaut de paiement avait été réparé par le versement tardif. L'expression "à défaut dudit paiement" avait déjà fait l'objet d'interprétations dans l'affaire Tankexpress c. Compagnie Financière Belge des Pétroles 224/, dans laquelle la Chambre des lords avait estimé que la clause donnait aux fréteurs le droit de reprendre le navire si le paiement était effectué tardivement. Elle avait fait observer qu'"une cause fortuite ou l'étourderie ne sauraient excuser le défaut de paiement, c'est-à-dire le retard à la date d'échéance, et que l'obligation de payer s'entend sans réserve aucune si l'on s'en tient aux termes exprès de la charte-partie". Il avait été considéré que les adverbess "régulièrement et ponctuellement" n'ajoutaient rien à la rigueur du langage simple et sans restrictions du contrat dont la Cour était saisie 225/.

151. La décision rendue dans l'affaire du Georgios C a été également suivie par la Cour d'appel dans l'affaire du Laconia 226/, en ce qui concerne l'interprétation du libellé de la formule NYPE (c'est-à-dire "si l'affréteur ne paie pas le loyer ponctuellement et régulièrement").

152. Mais dans l'affaire du Brimnes 227/ où la Cour d'appel devait également interpréter la clause de la formule NYPE, les affréteurs, se fondant sur la sentence rendue dans l'affaire du Georgios C (qui faisait alors jurisprudence en la matière), faisaient valoir qu'ils avaient effectué le paiement avant la reprise du navire et que, selon l'avis exprimé dans l'affaire du Tankexpress, les mots "payer régulièrement et ponctuellement" n'ajoutaient rien à l'obligation de payer à la date spécifiée. La Cour d'appel a décidé que les fréteurs conservaient leur droit contractuel de retirer le navire même si le paiement tardif, c'est-à-dire fait après la date d'échéance, avait été effectué avant la reprise du navire. Elle considérait que si l'on pouvait dire de quelqu'un qui payait avec du retard qu'il réparait son défaut de paiement, on ne pouvait quand même pas dire qu'il avait réparé son manquement à l'obligation de payer ponctuellement. Les adverbess "ponctuellement et régulièrement" rendaient la stipulation plus stricte au point de la différencier de celle de la formule Baltim ("défaut de paiement") interprétée dans l'affaire du Georgios C.

153. La Chambre des lords, toutefois, dans l'affaire du Laconia 228/ a cassé l'arrêt du Georgios C au motif que l'expression "à défaut de paiement" devait nécessairement viser l'obligation, imposée par la clause de reprise, de payer d'avance le loyer mensuel. C'est le manquement à l'obligation de payer d'avance qui constitue le défaut de paiement, et celui-ci ne saurait être réparé par un paiement tardif parce que le droit de reprise est acquis aux fréteurs à raison même du défaut de paiement, sauf s'ils y renoncent en acceptant le paiement tardif ou en ayant toléré auparavant des paiements tardifs.

154. Dans l'affaire du Laconia, le navire avait été affrété sous formule NYPE. La tranche du loyer en cause venait à échéance un dimanche et n'avait été payée que le lundi suivant, où vers 15 h 15 la banque des affréteurs avait

224/ (1949) 82 Ll.L.R. 43.

225/ Voir Ibid., à la page 53.

226/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 395.

227/ (1974) 2 Lloyd's Rep. 241; (1972) 2 Lloyd's Rep. 465.

228/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 315.

envoyé l'"ordre de paiement" à la banque des fréteurs. Les fréteurs avaient repris le navire à 18 h 55 le même jour. La Chambre des lords, infirmant la décision de la Cour d'appel, a estimé que la reprise du navire était valable. Elle a interprété très strictement les stipulations de paiement ponctuel et de paiement d'avance. Un paiement en retard d'un jour n'étant pas un paiement d'avance, il ne saurait y avoir de différence d'effet entre le libellé de la Baltime et celui de la NYPE. Dès lors que les affréteurs ne payaient pas le loyer d'avance, il n'y avait rien qu'ils puissent faire pour réparer le défaut de paiement.

155. Comme déjà sur d'autres points, le droit américain et le droit anglais sont divisés sur le droit de reprendre le navire pour paiement tardif du loyer, leurs différences tenant essentiellement au fait que les tribunaux anglais semblent avoir adopté une interprétation plus stricte de la clause de reprise. Dans des arbitrages rendus à New York sur plusieurs affaires, il a été estimé qu'un paiement tardif imputable à l'erreur d'une banque ne pouvait pas, si les affréteurs n'étaient pas personnellement en faute, justifier l'exercice du droit de reprise 229/. Des arbitres de New York ont également exprimé l'avis que les fréteurs ne devraient être admis à exercer leur droit de reprise que s'ils avaient informé auparavant les affréteurs de leur intention 230/. En revanche, il y a eu des arbitrages qui confirmaient le bien-fondé d'une reprise de navire sans notification préalable. D'une manière générale, cependant, il semble que les arbitres de New York ont une conception plus libérale du retard de loyer que les tribunaux anglais. Le droit anglais ne reçoit pas comme excuse le fait qu'il peut avoir été causé par une négligence de la banque si celle-ci est la propre banque des affréteurs ou, à défaut, peut être considérée comme leur mandataire 231/. Dans l'affaire Scandinavian Trader Tanker Co. c. Flota Petrolera Ecuatoriana (The "Scaptrade") 232/, il a été confirmé par la Chambre des lords qu'en droit anglais, aucune latitude n'était laissée pour l'exercice d'une réparation équitable dans les cas où le navire était repris en exécution d'une charte-partie à temps. Ainsi, dans les domaines du paiement du loyer et de la reprise du navire, les jurisprudences américaine et anglaise sont très différentes sur certains points de droit et dans l'importance donnée à tel ou tel aspect.

156. Les formules de la NYPE et de l'Asbatime ajoutent un autre motif de reprise à ceux déjà prévus. Leur clause 5 stipule que les fréteurs ont la faculté de retirer le navire du service non seulement si le loyer n'est pas ponctuellement et régulièrement payé, mais aussi "en cas de violation de la présente charte-partie". Des avis différents ont été exprimés sur le point de savoir si ces mots doivent être pris à la lettre - de sorte que les fréteurs seraient admis à reprendre le navire même pour une violation mineure du contrat - ou s'il faut considérer qu'ils ne s'appliquent qu'aux violations graves 233/. Et bien que la Chambre des lords ait indiqué dans une affaire

229/ Voir le Pandora (No. 2), S.M.A. No. 755-A (1973), l'Essi Gina, S.M.A. No. 534 (Arb. à N.Y. 1970); et le Meltemi, S.M.A. No. 491 (Arb. à N.Y. 1970).

230/ Voir le Noto, 1979 A.M.C. 116 (Arb. à N.Y. 1976).

231/ Afovos Shipping Co. c. R. Pagnan & F. Lli (The "Afovos") (1980) 2 Lloyd's Rep. 469; (1982) 1 Lloyd's Rep. 562; (1983) 1 Lloyd's Rep. 335.

232/ (1983) 2 Lloyd's Rep. 253.

233/ Voir Telfair Shipping Corporation c. Athos Shipping Co. S.A. (The "Athos") (1981) 2 Lloyd's Rep. 74; (1983) 1 Lloyd's Rep. 127.

plus récente 234/ que seules les violations graves justifient cette mesure, on ne sait toujours pas très bien dans quelles circonstances le fréteur est admis à reprendre son navire avec cette stipulation.

157. Plusieurs de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat ont critiqué les clauses de reprise. La FONASBA a fait valoir qu'"aucune des quatre (chartes-parties) ne tient compte des erreurs des banques, ni n'exige des fréteurs qu'ils notifient avant de reprendre le navire qu'ils n'ont pas reçu le loyer". Dans le passé, cette lacune s'est révélée être pour les fréteurs une invitation à "finasser" et à prendre prétexte d'une petite faute technique pour essayer de résilier un contrat qui devait par la suite s'avérer défavorable au vu de la situation du marché. Toute clause qui peut aboutir à l'annulation du contrat doit être exhaustive et d'une équité scrupuleuse. Après tout il s'agit de protéger les fréteurs dupés par des affréteurs aux finances précaires ou peu scrupuleux sans mettre dans le même sac les affréteurs malchanceux mais véritablement solvables, victimes eux-mêmes de circonstances sur lesquelles ils n'ont aucune prise. Aussi nombre de chartes comportent-elles des clauses "ad hoc" qui leur sont ajoutées pour empêcher les chicaneries techniques et mettre fin à ce juridisme excessif. Ainsi, la rigueur de la clause de retrait est parfois atténuée par une clause rider (clause ad hoc) qui oblige le fréteur à notifier au préalable son intention de reprendre le navire, mais ces stipulations ont elles aussi donné lieu à de nombreux litiges.

158. Le libellé de ces clauses varie, mais la plupart stipulent que des fréteurs devront prévenir les affréteurs et leur accorder un délai de plusieurs jours avant de pouvoir reprendre le navire. La clause considérée dans l'affaire du Libyaville 235/ n'était pas, selon le juge, rédigée dans un style élégant, et il a ajouté que "mis à part certaines difficultés qui pouvaient en résulter, un juriste peut imaginer des situations où les fréteurs pourraient avoir du mal à savoir si un manquement à l'obligation de paiement ponctuel et régulier tombait sous le coup de ses dispositions" 236/.

159. Le préavis de reprise du navire adressé aux affréteurs en application d'une clause ad hoc a donné lieu lui aussi à des litiges concernant le moment où il est envoyé et son libellé. Dans l'affaire de l'Afovos 237/, la clause stipulait que "lorsque le loyer est arrivé à échéance et qu'il n'a pas été perçu, les fréteurs, avant d'exercer la faculté de retirer le navire du service, donneront aux affréteurs un préavis de quarante-huit heures, samedis, dimanches et jours fériés exceptés, et ne reprendront pas le navire si le loyer est payé avant l'expiration de ce délai de 48 heures". Le loyer, dû le 14 juin, n'avait pas été payé et les fréteurs, à 16 h 40 le même jour, avaient envoyé un avis aux affréteurs, et, n'ayant pas reçu le loyer à 19 heures le 18 juin, ils avaient repris le navire. Le juge du Tribunal de commerce anglais a décidé que la clause n'excluait pas que l'avis puisse être envoyé le jour même où le loyer est dû. En conséquence, l'avis envoyé le 14 était valable. La Cour d'appel, infirmant cette décision, a estimé que l'avis ne peut être

234/ Antaios Compania Naviera S.A. c. Salen Rederierna A.B. (The "Anatios" No.2) (1984) 2 Lloyd's Rep. 235.

235/ (1975) 1 Lloyd's Rep. 537.

236/ Voir Ibid., selon le juge Mocatta, à la page 554.

237/ (1980) 2 Lloyd's Rep. 469.

envoyé qu'après la matérialisation du défaut de paiement prévu par la clause de reprise et du manquement des affréteurs à leur obligation contractuelle de payer le loyer. Les affréteurs avaient jusqu'à la fin du jour où le loyer était exigible, c'est-à-dire minuit le 14 juin, pour effectuer le paiement et l'avis ne pouvait être envoyé avant cette heure-là; en conséquence, les fréteurs n'avaient pas le droit de reprendre le navire 238/.

160. En outre, pour que l'avis à envoyer en application de la clause ad hoc soit valable, il faut que son libellé montre clairement que les fréteurs donnent un avertissement et préviennent que si le loyer exact n'est pas payé dans les 48 heures, ils reprendront le navire 239/.

161. Les clauses de paiement du loyer et de reprise du navire ont dont été dans le passé une source de litiges innombrables et dans certains domaines ont donné lieu à des décisions contradictoires, parfois dans le même pays. L'interprétation stricte de ces clauses a porté indûment préjudice à des affréteurs placés dans des situations indépendantes de leur volonté. Ainsi a-t-on pu dire : "les clauses actuelles, prises à la lettre, peuvent conduire à une erreur de 20 dollars ou à un retard de 20 minute de la part des affréteurs qui donne aux fréteurs un gain inespéré de plusieurs millions" 240/.

M. Clauses de suspension du loyer

162. Le paiement du loyer en exécution d'une charte-partie à temps est, dans la plupart des systèmes juridiques, une obligation continue et, sauf stipulation expresse à l'effet du contraire, le loyer est payable pendant toute la durée de la charte même si le navire n'est pas apte à fournir les services prévus au contrat 241/. L'obligation de paiement ne cesse pas simplement parce que le navire, dans le cours de la charte, nécessite des réparations, même si les fréteurs se sont expressément engagés à le maintenir en bon état 242/.

163. Les chartes à temps contiennent donc toujours une clause de suspension de loyer qui opère dans certains cas spécifiés. Elle exonère l'affréteur de son obligation continue de paiement à condition que l'incident qui provoque le retard du navire entre clairement dans le champ d'application de la clause. C'est à l'affréteur qu'il incombe de prouver que la clause opère et que l'événement correspond à l'une des exceptions qu'elle spécifie 243/.

164. Le texte de la clause de suspension varie selon les chartes. La clause 11(A) de la Baltime est ainsi libellée :

238/ Voir également le Lutetian (1982) 2 Lloyd's Rep. 140.

239/ Voir le Rio Sun (1981) 1 Lloyd's Rep. 404.

240/ Selon Gram, op.cit., p. 67.

241/ Havelock c. Geddes (1809) 10 East 555; Ripley c. Scarife (1826) 5 B & C. 167; Moorson c. Greaves (1911) 2 Canap 626.

242/ Ripley c. Scarife (1826) 5 B & C. 167; Giertsen c. Turnbull (1908) S.C. 1101.

243/ Royal Greek Government c. Minister of Transport (1949) 1 K.B. 525-529; The Mareva A.S. (1977) 1 Lloyd's Rep. 368-381.

"Dans le cas de passage en cale sèche ou autres mesures nécessaires pour maintenir l'efficacité du navire, de déficience d'hommes ou des approvisionnements des armateurs, panne de machines, avarie à la coque ou autre accident, soit entravant ou empêchant le fonctionnement du navire et continuant plus de vingt-quatre heures consécutives, aucun loyer ne sera payé pour le temps ainsi perdu durant la période au cours de laquelle le navire sera inapte à remplir le service immédiatement demandé. Tout loyer payé d'avance sera ajusté en conséquence." 244/

165. La Linertime reprend, dans sa clause, 14, le même libellé mais ajoute la "grève du capitaine, des officiers et de l'équipage" et laisse en blanc la durée de la période fixée à 24 heures par la Baltime de façon qu'elle puisse être négociée.

166. La NYPE stipule les cas suivants : "... déficience des hommes ou des approvisionnements, un incendie, une panne ou des avaries à la coque, aux machines ou à l'équipement, un échouement, une immobilisation due à des avaries au navire ou à la cargaison, un passage en cale sèche ... ou toute autre cause empêchant le bon fonctionnement du navire ... et si, au cours du voyage, la vitesse est réduite par suite d'une panne ou d'un défaut d'une partie quelconque de la coque, de la machinerie ou de l'équipement ..." 245/.

167. Alors que la Baltime, qui est considérée comme une charte favorable au fréteur, donne une liste très restrictive d'incidents justifiant l'arrêt de la location, les textes plus modernes sont très larges et en donnent une liste beaucoup plus longue 246/.

168. Les clauses de suspension ont donné lieu à des litiges et ont fait l'objet d'interprétations diverses dans différentes juridictions. "Il est indéniable que les clauses de suspension de loyer des chartes à temps sont une source de grande confusion dans l'esprit des hommes de la profession ainsi que des arbitres, des magistrats et des avocats" 247. Un juge du Tribunal de commerce anglais, commentant la clause de la NYPE, a dit : "Cette clause présente, à n'en pas douter, des difficultés d'interprétation et n'est certainement pas exempte d'une certaine tautologie, par exemple dans sa référence aux avaries à la coque, aux machines ou à l'équipement suivie par des avaries au 'navire'" 248/.

244/ La partie (B) de la clause indique les circonstances dans lesquelles il n'y a pas d'arrêt de la location bien qu'elles puissent être imputables à la négligence des fréteurs.

245/ Clause 15; voir également la clause 15 de l'Asbatime dans laquelle des événements analogues sont énumérés comme motifs de suspension du loyer.

246/ Voir la clause 20 de la Tankertime 80; la clause 11 de la formule STB de charte à temps pour navires-citernes; la clause 23 du projet Fontime.

247/ Cohen, M.M., "Confusion in the drafting and application of off-hire clauses", communication soumise au Séminaire de la FONASBA sur le thème "Time Charter: Why the confusion?" (Charte-partie : Pourquoi la confusion?), op.cit., p. 1.

248/ Selon Kerr J. dans The Mareva A. S.; (1977) 1 Lloyd's Rep. 368.

169. Certaines des raisons des difficultés que pose l'application des clauses en question ont été expliquées dans les termes suivants :

"Alors que (le principe de la clause de suspension du loyer) est apparemment simple, dans la pratique il s'est avéré extraordinairement difficile à appliquer. Il y a à cela plusieurs raisons. Pour commencer, la clause se déclenche sous l'effet d'événements ou de situations dont elle ne cherche pas à savoir s'ils sont dus à la négligence des fréteurs ou à une autre cause. C'est une disposition "hors faute" 249/. La clause est unique en son genre dans la charte-partie; elle n'est pas affectée par d'autres dispositions qui mettent une responsabilité à la charge d'un contractant ou de l'autre, ni par les exonérations ou les cas de force majeure qui libèrent les contractants de leurs obligations.

"Dans la pratique, l'application de certaines clauses de suspension a conduit à des situations confuses où le paiement du loyer était interrompu pendant que les autres obligations des affréteurs, paiement du combustible et des services portuaires par exemple, continuaient pendant toute la suspension du loyer 250/.

"... Dans les cas où le retard est dû à une pluralité de causes, la clause typique de suspension du loyer est gênante: c'est tout l'un ou tout l'autre - soit la location est

249/ Il y a toutefois, des sources anglaises qui soutiennent l'idée que les affréteurs n'ont pas le droit de mettre le navire hors fret si l'événement qui provoque la perte de temps a été causé par un manquement à leurs propres obligations contractuelles : voir Fraser c. Bee (1900) 17 T.L.R. 101; Board of Trade c. Temperly SS. Co. (1927) 17 Ll. L.R. 230; Nourse c. Elder, Dempster (1922) 13 Ll. L.R. 197. Certaines formules d'affrètement à temps de navires-citernes stipulent que l'incident à l'origine de l'arrêt du loyer ne doit pas "être causé par la faute de l'affréteur". Voir la clause 11(a) de la formule STB; voir également la clause 14(A) de la Linertime qui ajoute la panne de treuils "non provoquée par le manque de soin du personnel à terre".

250/ En l'absence d'une stipulation expresse à l'effet du contraire, dans le droit anglais (voir Giertsen c. Turnbull (1908) S.C. 1101-1111; Vogemann c. Zanzibar (1902) 6 Com.Cas. 253-255; Arild c. Société de Navigation (1923) 2 K.B. 141) et en droit américain (voir Northern S.S. Co. c. Earn Line, 175 F. 529 (2d Cir. 1910); Norwegian Shipping & Trade Mission c. Nitrate Corp. of Chile Ltd., 1942 A.M.C. 1523 (Arb. à N.Y. 1942)), l'autre obligation incombant à l'affréteur en vertu de la charte-partie continuera même pendant la période où son obligation de paiement du loyer a cessé du fait de l'opération de la clause de suspension du loyer. Selon le commentaire de P. Gram, op.cit., p. 7 : "il semble étrange que le fréteur puisse brûler le combustible de soute de l'affréteur à temps pour amener le navire à un bassin de radoub, mais c'est la loi". En effet, la clause 5 de la Linertime stipule que "pendant la période d'affrètement les affréteurs fournissent et paient tout combustible liquide ...". (Voir également la clause 20 de la NYPE).

interrompue, soit elle ne l'est pas. Si certaines chartes à temps récentes contiennent parfois des dispositions prévoyant une suspension du loyer calculée au marc le franc, aucune ne prévoit cependant une suspension proportionnelle qui serait répartie en disant qu'une fraction du retard serait pour le compte du fréteur et le solde pour le compte de l'affréteur.

"Là où la clause devient vraiment source d'ennuis, c'est lorsque les affréteurs essaient de récupérer les frais que leur a occasionnés la perte de temps en les faisant venir en déduction de la prochaine tranche de loyer à payer d'avance...". 251/

170. L'auteur conclut : "les clauses de suspension du loyer dans les deux formules de chartes à temps le plus communément utilisées, la Baltime et la NYPE, qui n'ont pas été révisées depuis plus d'un quart de siècle, sont inadéquates". Il fait donc la suggestion suivante : "Le mieux que nous puissions faire est de retenir les leçons de l'histoire et d'essayer de rédiger de nouvelles dispositions qui évitent de connaître à nouveau les désagréments que peut avoir causé un incident particulier responsable d'une suspension du loyer".

171. A toutes ces difficultés viennent s'ajouter celles qui sont dues à l'obscurité des textes et aux différences d'interprétation des événements justifiant la suspension. L'expression "déficiência des hommes", utilisée dans la Baltime, la NYPE et la Linertime, a été interprétée par les tribunaux anglais comme visant uniquement une déficiencia numérique et non le refus de l'équipage de travailler ou son incapacité physique de le faire. Ainsi, pendant la seconde guerre mondiale, la Cour d'appel, statuant sur une affaire où l'équipage avait refusé d'appareiller si l'on ne constituait pas un convoi, a estimé qu'il n'y avait pas eu "déficiência d'hommes", au sens de la clause, car cette expression visait une déficiencia dans l'équipage complet et non le refus de travailler d'un équipage complet 252/. Cette façon de voir a été considérée comme "l'une des interprétations le plus abusivement littérales qu'ait jamais présentée un juge anglais" 253/. La jurisprudence américaine, en revanche, dit que l'incapacité de travailler d'un équipage complet entre dans le champ de l'expression "déficiência d'hommes" 254/. Pour éviter la difficulté, l'Asbatime stipule "une déficiencia et/ou un défaut d'officier et d'équipage".

172. La Baltime et la Linertime citent, parmi les événements justifiant la suspension du loyer, le cas de "déficiência d'hommes ou des approvisionnements des armateurs", et la NYPE parle de "la déficiencia des hommes ou des approvisionnements". L'Asbatime dit "déficiência des approvisionnements". On ne sait pas très bien toutefois ce qu'il faut mettre dans le terme "approvisionnement", mais il a été décidé qu'il n'incluait pas les munitions 255/.

251/ Cohen, M.M., Confusion in the drafting and application of off-hire clauses, op.cit., p. 1-3.

252/ Voir The Royal Greek Government c. The Minister of Transport (1949) K.B. 525.

253/ P. Gram, op.cit., p. 70.

254/ Voir The Robertina, S.M.A. No. 1151 (Arb. à N.Y. 1977); Clyde Commercial S.S. Co. c. West India S.S. Co., 169 F. 275 (2d Cir. 1909).

255/ Voir Radcliffe c. Compagnie Générale (1918), 24 Com.Cas. 40.

173. Pour ce qui est de la "panne de machines" qui est citée par les quatre chartes-parties, il a été décidé qu'il y a "panne" dans les cas où il devient raisonnablement nécessaire que le navire se rende dans un port de refuge pour la réparation et que la simple existence d'un défaut dans les "machines" ne permet pas de parler de panne des machines donnant à l'affrèteur le droit de mettre le navire hors fret 256/. Il n'est toutefois pas nécessaire que la réparation oblige à immobiliser le navire. Il suffit que la panne interrompe son fonctionnement 257/.

174. Le terme "abordage" considéré dans le contexte de la clause de suspension du loyer a été interprété dans le sens d'un abordage avec un autre navire ou bateau ou un autre objet navigable 258/, même s'il s'est produit avant la date de la charte-partie, sous réserve que l'avarie soit découverte après la prise en location du navire 259/.

175. La NYPE et l'Asbatime citent comme événement justifiant la suspension du loyer ce qu'elles appellent en anglais "detention" imputable à "des avaries au navire ou à la cargaison". Selon la décision rendue dans l'affaire anglaise du Mareva A.S. 260/, ce terme "detention" ne s'entend pas seulement d'un retard, mais "doit être pris comme se référant à quelque contrainte physique ou géographique sur les mouvements du navire ayant trait à ses services". Et le terme "avaries" (dans le texte anglais "average accident") ne signifie pas avarie commune, mais simplement un accident qui cause une avarie. Toutefois, selon la décision rendue dans l'affaire américaine Barker c. Moore & McCormack Co. 261/, il y a accident avec "avaries" lorsqu'il se produit une défaillance fonctionnelle inattendue du navire qui empêche de l'utiliser pleinement 262/.

176. La Baltime et la Linertime emploient les termes généraux "ou autre accident, soit entravant soit empêchant le fonctionnement du navire". Les mots "autre accident" ne sont pas, dans le droit anglais, interprétés par référence aux mots précédents comme le voudrait la doctrine ejusdem generis 263/. Dans l'affaire Magnhild c. McIntyre 264/, il a été décidé que les mots "ou autre accident" ne relevaient pas de la règle ejusdem generis car on ne pouvait pas établir qu'ils étaient de la même espèce que les termes spécifiques précédents 265/. La portée générale des mots "autre accident" est toutefois limitée par la formule "entravant ou empêchant le fonctionnement du navire". Par conséquent, si par suite d'un "accident" tel qu'un échouement, le navire est en mesure de fournir les services demandés après avoir été renfloué, il ne sera pas fait droit à la prétention de le mettre hors fret 266/.

256/ Voir Giertsen c. Turnbull (1908) S.C. 1101.

257/ The Teno (1977) 2 Lloyd's Rep. 289.

258/ Hough c. Head (1885) 54 L.J.Q.B. 294, 55 L.J.Q.B. 43.

259/ The Essen Envoy (1929) 35 Com.Cas. 61.

260/ (1977) Lloyd's Rep. 368-382.

261/ 1930 40 F.2d 410, 1930 A.M.C. 779 (2d Cir.).

262/ Voir Wilford ..., Time Charters, *op.cit.*, p. 314.

263/ La règle ejusdem generis est une règle d'interprétation qui restreint la portée d'un terme général pour le ramener à la même espèce que les termes spécifiques qui le précèdent.

264/ (1920) 3 K.B. 321, (1921) 2 K.B. 97-107.

265/ Voir également The Apollonius (1978) 1 Lloyd's Rep. 53-65.

266/ Court Line c. Finchnet (The Jevington Court) (1966) 1 Lloyd's Rep. 683.

177. Les termes généraux utilisés dans la NYPE sont quelque peu différents de ceux de la Baltique. Les voici : "... ou toute autre cause empêchant le bon fonctionnement du navire". Il est cependant difficile de dire si les mots "ou toute autre cause" doivent être entendus dans le même sens que les mots "ou autre accident", ou s'il faut leur appliquer la règle ejusdem generis. Dans certaines affaires il a été estimé que la règle s'appliquerait aux mots "ou toute autre cause" 267/. Un auteur a considéré qu'"il n'était pas bon de chercher à restreindre la portée des mots "toute autre cause" en invoquant la règle ejusdem generis. Et même si, contrairement à l'avis ici exprimé, on essayait d'appliquer la règle ... cette tentative risquerait d'échouer faute d'une espèce dans laquelle seraient englobées les causes précédemment énumérées" 268/. Les décisions rendues dans des affaires américaines, en revanche, suivent la règle ejusdem generis pour interpréter cette disposition 269/. L'Asbatime, toutefois, clarifie ce point en disant "... ou toute autre cause similaire empêchant le bon fonctionnement du navire".

178. Les mots "toute autre cause" comme "ou autre accident" n'auront leur plein effet que si le bon fonctionnement du navire est empêché 270/. Et, selon la décision rendue dans l'affaire anglaise du Rijn 271/, il faut un élément imprévu et fortuit pour que ces mots s'appliquent. Le navire, dont le contrat était la formule NYPE, était utilisé par les affréteurs dans des eaux tropicales et sa coque s'était couverte d'une végétation marine qui ralentissait sa vitesse, d'où une perte de temps dont les affréteurs se réclamaient pour demander la suspension du loyer. Le juge Mustill les a déboutés, faisant valoir que "le rédacteur de la clause ne pouvait vraiment pas vouloir dire que le loyer doit être suspendu chaque fois que le bon fonctionnement du navire est empêché. Cette interprétation serait un véritable contresens professionnel et rendrait redondante la seconde moitié de la clause. A mon avis, seules peuvent légitimement être prises en considération les causes qui sont fortuites, et non la conséquence naturelle de l'exécution par le navire des ordres des affréteurs" 272/.

179. La simple survenance d'un incident relevant de la clause ne donnera pas aux affréteurs le droit de suspendre le loyer si le navire est capable de remplir le service immédiatement demandé et ne leur fait donc pas perdre de temps 273/. Le temps perdu sera calculé différemment selon le libellé de la clause et selon que celle-ci appartient à la catégorie des "period clauses" (clauses de période) ou à la catégorie des "net loss of time clauses" (clauses de perte de temps nette) 274/. Les premières sont celles qui stipulent que le loyer est suspendu dès que l'événement se produit et qu'il le reste jusqu'à

267/ Voir Adelaid S.S. Co. c. The King (1923) 20 Com.Cas. 165; The Apollo (1978) 1 Lloyd's Rep. 200; pour l'avis donné, voir Court Line c. Dant & Russell (1939) 44 Com.Cas. 345.

268/ Wilford ..., Time Charters, op.cit., p. 306.

269/ Ibid., p. 262; Edison S.S. Corp. c. Eastern Minerals 167 F. Supp. 601-605 (D. Mass. 1958).

270/ Voir The Mareva A.S. (1967) 1 Lloyd's Rep. 368-382.

271/ (1981) 2 Lloyd's Rep. 267.

272/ Ibid., p. 272.

273/ Hogarth c. Miller (1981) A.C. 48.

274/ Voir The Pythia (1982) 2 Lloyd's Rep. 160-168.

ce qu'il se produise un autre événement 275/. Les clauses de suspension du loyer de la NYPE, de l'Asbatime, de la Baltime et de la Linertime entrent dans la catégorie des clauses de "perte de temps nette" 276/. Celle de la NYPE contient les stipulations suivantes : "aucun loyer ne sera payé pour le temps ainsi perdu; ... le coût du temps ainsi perdu ... (sera) déduit du loyer". Le libellé de la clause de l'Asbatime est analogue. La Baltime et le Linertime sont identiques : "... aucun loyer ne sera payé pour le temps ainsi perdu durant la période au cours de laquelle le navire sera inapte à remplir le service immédiatement demandé".

180. Ainsi, avec les clauses "perte de temps nette", lorsqu'il y a inefficacité partielle du navire, le loyer n'est réduit que s'il y a effectivement perte de temps du fait de cette inefficacité 277/, mais avec une "period clause", toujours en cas d'inefficacité partielle, le loyer est suspendu jusqu'à ce que le navire soit de nouveau dans un état d'efficacité où il soit apte à reprendre le service 278/.

181. Lorsque l'inefficacité résultant de l'une des causes stipulées se produit alors que le navire est en mer, on peut se demander si le calcul de la perte de temps nette s'arrête dès que le navire retrouve son efficacité ou seulement quand il reprend la position en mer où il a perdu son efficacité (ou une position équivalente). La Linertime stipule expressément que la période de suspension du loyer continuera jusqu'à ce que le navire "soit de nouveau dans la même position ou dans une position équidistante par rapport à la destination et le voyage reprend à partir de là" 279/, mais la NYPE et la Baltime sont muettes sur ce point.

182. Selon la sentence des arbitres dans l'affaire du Chris 280/, l'interprétation de la clause 15 de la NYPE, qui est unanimement retenue à New York, dit que la période de suspension du loyer continue au-delà du moment où le navire est de nouveau rétabli dans son efficacité physique pour aller jusqu'au moment où il atteint la position où il se trouvait lorsque le loyer a été initialement suspendu 281/. L'interprétation des tribunaux anglais est

275/ H.R. Macmillan (1973) 1 Lloyd's Rep. 27-32; on peut trouver des exemples de ces clauses dans Tynedale S.S. Co. c. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com.Cas. 206; et Hogarth c. Miller (1891) A.C.48. Dans la première affaire la clause était ainsi libellée : "... le loyer sera suspendu depuis le moment où a commencé ladite perte de temps jusqu'à celui où le vapeur est de nouveau dans un état d'efficacité suffisante pour reprendre le service".

276/ Pour la clause de la NYPE, voir The Pythia (1982) 2 Lloyd's Rep. 160; H.R. Macmillan (1974) 1 Lloyd's Rep. 311-314.

277/ Voir The Pythia (1982) 2 Lloyd's Rep. 160-168; H.R. Macmillan (1974) 1 Lloyd's Rep. 311-314.

278/ Hogarth c. Miller (1891) A.C. 48; Tynedale c. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com.Cas. 206.

279/ Clause 14(A); voir également la clause 15 de l'Asbatime et la clause 24 du projet Fontime qui contiennent une disposition analogue.

280/ S.M.A. No. 199 (Arb. à N.Y. 1958).

281/ Voir également The Grace V, S.M.A. No. 1760 et The Chrysanthi G.L., S.M.A. No. 1417 (Arb. à N.Y. 1980).

différente. Interprétant une clause analogue à cette clause de la NYPE dans l'affaire Vogemann c. Zanzibar S.S. Co. 282/ la Cour d'appel a dit :

"Lorsque l'accident a cessé d'empêcher le bon fonctionnement du navire, le loyer est redevenu payable. C'est là l'interprétation naturelle de la clause, et toute autre interprétation entraînerait des calculs compliqués pour déterminer le temps qui a été perdu."

183. Dans l'affaire Eastern Mediterranean Maritime c. Unimarine S.A. (The "Marika M") 283/, il a été estimé que l'interprétation retenue dans l'affaire Vogemann c. Zanzibar S.S. Co. s'appliquait également à la clause de suspension du loyer de la NYPE et l'on retrouve une conclusion analogue dans l'affaire Western Sealanes Corporation c. Unimarine S.A. 284/.

184. Ainsi, lorsque le navire s'écarte du cours normal de son voyage afin de se rendre dans un port de refuge pour des réparations, le loyer redevient payable, selon l'interprétation des tribunaux anglais de la clause de la NYPE, dès qu'il est réparé et prêt pour le service, alors que la jurisprudence américaine dit que la période de suspension continue jusqu'à ce que le navire revienne à la position où il se trouvait au moment de l'interruption du loyer.

N. Clauses relatives au combustible à usage domestique

185. La NYPE est la seule des quatre chartes à stipuler que le combustible utilisé pour les besoins de l'équipage sera payé par les frètes. La Baltime ne prévoit aucune exception à l'obligation des affréteurs : ils doivent payer tout le combustible. La seule réserve de la Linertime (qui est souvent ajoutée dans la Baltime) est que les affréteurs paient le combustible uniquement pendant que le loyer court ("whilst on hire"). En revanche, la clause 20 de la NYPE dit : "Le combustible utilisé par le navire pendant que le loyer est suspendu, ainsi que pour la cuisine, la condensation de l'eau ou pour les appareils de chauffage à grille ou à foyer clos fera l'objet d'un accord quant à la quantité, et le coût de son remplacement sera autorisé par les frètes". Les arbitres de New York en ont donné une interprétation restrictive, disant que cette disposition ne mettait à la charge des frètes que le combustible servant à la cuisine et au chauffage des personnes 285/. La Cour d'appel anglaise, en revanche, a décidé que cette clause anachronique devait être interprétée d'une manière libérale en tenant compte de la réalité contemporaine et s'entendre dans le sens que toutes les dépenses de combustible à usages domestiques, que ce soit pour la cuisine, le chauffage ou à d'autres fins - et la climatisation était un point particulièrement important - devaient être pour le compte des frètes. L'interprétation de cette clause faisait déjà l'objet d'une controverse en Angleterre depuis plusieurs années. Dans l'affaire en question, Summit Investment Inc. c. British Steel Corporation (The "Sounion") 286/, les trois arbitres n'avaient pas été du même avis, la majorité préférant une interprétation libérale. Le Tribunal de première

282/ (1902) 2 Com.Cas. 254.
283/ (1981) 2 Lloyd's Rep. 622.
284/ (1982) 2 Lloyd's Rep. 160.
285/ The Ming Autumn S.M.A. No. 2189 (Arb. à N.Y. 1986).
286/ (1987) 1 Lloyd's Rep. 230.

instance, statuant en appel, avait opté pour l'interprétation plus stricte de l'arbitre minoritaire. La Cour d'appel a rétabli l'avis de la majorité, soulignant les problèmes auxquels on s'expose quand on conserve sans les modifier des textes anachroniques 287/.

186. La version révisée Asbatime 1981 de la NYPE ne parle plus des "appareils de chauffage à grille ou à foyer clos", mais se borne à dire, dans sa clause 2, que "les affréteurs, pendant que le navire est en cours de location, fourniront et paieront tout le combustible sauf convention contraire". Comme le dit un auteur : "Le nouveau libellé n'est guère plus satisfaisant; toutefois, les affréteurs acceptant de fournir tout le combustible "sauf convention contraire", on aurait pu penser que tout l'intérêt d'une formule type était de rendre inutiles les conventions spéciales portant sur des points de détail" 288/.

0. Clauses de restitution du navire

187. Les chartes-parties à temps contiennent généralement des stipulations fixant les conditions de la restitution du navire à la fin de la période d'affrètement. La NYPE et l'Asbatime, dans leur clause 4, disent : "... la location continuera jusqu'à l'heure du jour de la restitution du navire dans le même bon état et condition, usure normale exceptée, aux fréteurs ...". La Baltime, dans sa clause 7, et la Linertime, dans sa clause 8, stipulent que "Le navire sera restitué à l'expiration de la charte dans le même bon état que lorsqu'il a été livré aux affréteurs (usure normale exceptée) ... Si le navire venait à être affecté à un voyage dont la durée excéderait la période d'affrètement, les affréteurs auraient l'usage du navire le temps nécessaire à la terminaison du voyage, sous réserve qu'il ait pu être raisonnablement calculé que la durée dudit voyage aurait permis la restitution aux environs de l'époque fixée pour l'expiration de la charte; pour toute période dépassant la date d'expiration de la charte, les affréteurs paieront le taux du marché s'il est plus élevé que le taux stipulé dans la présente charte-partie".

188. Les quatre chartes-parties font toutes obligation aux affréteurs de restituer le navire dans le même bon état et condition, usure normale exceptée. On peut se demander à propos de cette obligation des affréteurs quel est le type de dommages dont ils sont tenus si le navire est restitué en mauvais état. Le libellé des clauses de restitution peut être interprété comme faisant peser sur l'affréteur une obligation de payer tous les dommages, quel qu'en soit le type, que le dommage ait été causé ou non par un manquement à une obligation lui incombant en vertu de la charte-partie, sauf si le dommage en question est considéré comme une "usure normale". La clause semble donc incompatible avec l'engagement des fréteurs de maintenir le navire dans un état complet d'efficacité 289/, sauf si elle est interprétée comme s'appliquant uniquement aux dommages imputables à des causes dont les affréteurs sont

287/ Pour les observations qui figuraient dans l'arrêt qui fait jurisprudence au sujet de la clause 20, voir le paragraphe 35 du présent rapport.

288/ P. Todd, op.cit., p. 129.

289/ Voir clause 1 de la NYPE et de l'Asbatime; clause 3 de la Baltime et clause 4 de la Linertime.

responsables 290/. Par les clauses d'entretien les fréteurs s'obligent à réparer les dommages qui se produisent pendant la période d'affrètement, les affréteurs étant tenus de payer la réparation des dommages causés par un manquement à une obligation leur incombant en vertu de la charte-partie. "Il semble illogique que les affréteurs aient à payer, parmi les réparations effectuées pendant le cours de la charte, uniquement celles dont ils sont responsables mais que, par contre, ils doivent payer pour tous les dommages résiduels à la fin de la charte, qu'ils les aient causés ou non. Pourtant c'est bien ce qui se passerait si l'on interprétait strictement l'obligation de restitution du navire par l'affréteur" 291/.

189. Le droit anglais a vu dans les clauses de restitution des clauses qui donnent à l'affréteur le droit de procéder valablement à la restitution du navire en mauvais état à la fin de la période d'affrètement, même si le dommage a été causé par le manquement à une obligation que l'affréteur tient de la charte-partie. Le loyer cesse d'être payable sous réserve de l'obligation faite à l'affréteur de payer les dommages 292/. Dans le droit américain, en revanche, la clause semble avoir été interprétée comme donnant le droit aux fréteurs de maintenir le navire en location pendant qu'il est soumis aux opérations de nettoyage 293/ ou de fumigation 294/, afin qu'il puisse être restitué dans le même bon état et condition que lorsqu'il a été livré.

190. Autre question : si le navire est restitué après expiration du contrat, le loyer est-il payable au taux du contrat jusqu'à la date de la restitution effective ou, les taux du marché étant montés, au taux du contrat jusqu'à la fin de la période de location et ensuite au taux du marché jusqu'à la date de restitution ? Alors que la NYPE et l'Asbatime arrêtent le paiement du loyer au taux du contrat à l'heure et au jour fixés pour la restitution, la Baltime et la Linertime ajoutent une disposition autorisant l'affréteur à terminer le dernier voyage à condition que sa durée permette la restitution aux environs de l'époque fixée pour l'expiration de la charte, étant entendu, toutefois, que pour toute période dépassant la date d'expiration de la charte l'affréteur paiera le taux du marché s'il est plus élevé que le taux stipulé dans la charte.

191. Quant à la question de l'époque à laquelle le contrat d'affrètement prend fin, elle dépend des conditions convenues entre les parties. Lorsque la durée de la charte-partie est indiquée, par exemple "six mois" sans marge ou tolérance expresse, les tribunaux anglais 295/ et américains 296/ ainsi que la plupart des autres juridictions considèrent qu'il y a lieu de prévoir implicitement une marge raisonnable car il n'est pas possible de calculer

290/ Selon Scrutton, L.J. dans Limerick c. Stott (1921) 2 K.B. 613-621; Carver, op.cit., par. 697; Wilford ..., Time Charters, op.cit., pp. 188-189.

291/ Wilford ..., Time Charters, op.cit., pp. 188-189.

292/ Wye Shipping c. Compagnie du Chemin de Fer Paris-Orléans (1922) 1 K.B. 617.

293/ The Jaramar, (1969) A.M.C. 354 (Arb. à N.Y. 1969).

294/ The Ellen Lautschke, S.M.A. No. 362 (Arb. à N.Y. 1965).

295/ Voir Gray c. Christie (1989) ST.L.R. 577.

296/ Straits of Dover SS. Co. c. Munson, 95 F. 690 (S.D. N.Y. 1899), 100 F. 1055 (2nd Cir. 1900).

exactement la date à laquelle le dernier voyage prendra fin. L'affréteur est donc légitimement fondé à faire entreprendre au navire un dernier voyage qui peut-être excédera légèrement la période indiquée. Si, en revanche, la charte-partie prévoit, implicitement ou par stipulation expresse, qu'aucune marge ou tolérance ne sera acceptée, l'affréteur devra faire en sorte que le navire soit restitué dans les limites de la période indiquée 297/. Il se peut que les parties soient expressément convenues dans le contrat de l'ampleur de la marge ou de la tolérance, par exemple "six mois 20 jours en plus ou en moins". Là encore, l'affréteur devra veiller à ce que le navire soit restitué dans les limites de la marge autorisée 298/.

192. Il suit de là que, si le navire est employé à un dernier voyage légitime, c'est-à-dire un voyage dont on pouvait raisonnablement s'attendre qu'il soit terminé dans les limites de la période d'affrètement, et si "le navire est par la suite retardé pour des raisons dont aucune des deux parties n'est responsable, la charte est réputée rester en vigueur jusqu'à la fin dudit voyage, même s'il doit dépasser le durée de la charte. Le loyer est payable au taux prévu dans la charte jusqu'à la restitution du navire, même si le taux du marché a monté ou baissé" 299/. Si, au contraire, l'affréteur affecte le navire à un dernier voyage non légitime, c'est-à-dire un voyage dont il ne pouvait pas s'attendre qu'il soit terminé dans les limites de la période d'affrètement, le fréteur est alors admis à refuser l'ordre d'appareiller et à exiger un nouvel ordre pour un dernier voyage légitime. Si l'affréteur refuse de modifier son ordre, le fréteur peut tenir sa conduite pour une rupture fondamentale du contrat, établir un nouveau contrat d'affrètement pour le navire et le poursuivre en dommages et intérêts. En revanche, si le fréteur accepte les instructions de l'affréteur et entreprend le dernier voyage non légitime, il a le droit de se faire payer au taux stipulé jusqu'à l'expiration de la période d'affrètement, et au taux du marché pour la période additionnelle s'il est supérieur au taux de la charte 300/.

193. Alors que la NYPE et l'Asbatime ne contiennent pas de dispositions concernant expressément le dernier voyage, la Baltime et la Linertime autorisent les affréteurs à terminer le voyage, à charge pour eux de payer le loyer au taux du marché s'il est plus élevé que le taux de la charte, pour toute période de temps allant au-delà de la date d'expiration du contrat 301/. L'interprétation et l'application de la stipulation de la Baltime et de la Linertime ne semblent pas avoir été réglées. Dans l'affaire du Johnny 302/, le juge Donaldson a dit que la clause avait pour objet d'éviter les litiges sur la légitimité du dernier voyage ou sur la tolérance à accorder. Mais, en Cour d'appel, lord Denning, M.R., exprimant un avis contraire, a estimé que la clause ne visait que le premier élément de cette alternative, le dernier voyage légitime. La clause, a-t-il dit, "n'envisage qu'un prolongement de courte durée. L'affréteur est autorisé à faire entreprendre un dernier voyage s'il peut être raisonnablement calculé que sa durée permettra la restitution du navire "vers" la fin de la (période d'affrètement). Je serais tenté de

297/ Watson c. Merryweather (1913) 18 Com.Cas. 294.

298/ The Dione (1975) 1 Lloyd's Rep. 115.

299/ Selon lord Denning, M.R., dans The Dione (1975) 1 Lloyd's Rep. 115-117.

300/ Voir ibid., à la page 118.

301/ Voir par. 187 du présent rapport.

302/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 257-260.

penser que le mot "vers" laisse une tolérance de deux ou trois jours seulement. Mais l'affrètement n'est pas autorisé à faire entreprendre un dernier voyage si le navire risque d'être en retard de plus de deux ou trois jours" 303/.

194. Dans l'affaire Hector SS. Co. c. Sovfracht 304/, au contraire, il a été estimé que la stipulation de la Baltimé et de la Linertimé ne s'appliquait en aucune façon à l'éventualité d'un dernier voyage légitime et le dernier paragraphe de la clause de la formule Baltimé a été supprimé et remplacé par le texte suivant :

"Si le navire est affecté à un voyage dont la durée excédera la période d'affrètement, les affrêteurs auront l'usage du navire pour terminer le voyage, mais pour toute période dépassant la date d'expiration de la charte les affrêteurs paieront le taux du marché s'il est plus élevé que le taux stipulé dans la présente charte-partie."

195. Le juge Atkinson a estimé que la clause "portait uniquement sur quelque chose qui est ex necessitate une rupture du contrat, à savoir le fait d'ordonner un voyage que les affrêteurs n'ont pas le droit d'ordonner". En conséquence, vu que le navire avait été affecté à un voyage dont on pouvait raisonnablement s'attendre qu'il serait terminé dans les limites de la période d'affrètement mais que ledit voyage, en raison de circonstances dont les affrêteurs n'apparaissent pas responsables, avait obligé à restituer le navire longtemps après l'expiration de la charte, le juge estimait que les affrêteurs ne s'étaient pas rendus coupables d'une rupture du contrat en ordonnant au navire d'entreprendre ce voyage. Ainsi, la clause n'était pas applicable et les affrêteurs ne devaient donc payer que le taux contractuel de la location jusqu'à la restitution du navire, et non le taux du marché plus élevé pour la période additionnelle.

P. Clauses de privilège

196. Les chartes-parties à temps contiennent habituellement une clause donnant au frèteur un droit de rétention ou privilège sur la cargaison et le sous-fret pour le paiement de tout montant dû en exécution de la charte et resté impayé. La clause 18 de la Baltimé et la clause 20 de la Linertimé disent : "les armateurs auront droit de rétention sur toutes cargaisons et frets résultant de sous-affrètements appartenant aux affrêteurs à temps et sur le fret de tous connaissements, pour toutes réclamations sous la présente charte ...". La clause 18 de la NYPE et de l'Asbatimé stipule : "les armateurs auront un droit de rétention sur toutes les cargaisons et sur tous les frets résultant de sous-affrètements pour tous montants dus en vertu de la présente charte, y compris les contributions aux avaries communes ...".

197. Les clauses de privilège des chartes-parties ont fait l'objet à la fois de critiques et de litiges. Un auteur a dit de la clause 18 de la NYPE "qu'elle était d'un libellé maladroit : on n'y trouve trace d'aucun privilège pour le paiement du loyer, même si l'on est fondé à supposer que la notion

303/ (1977) 2 Lloyd's Rep. 1-2.

304/ (1945) 1 K.B. 343.

de loyer est couverte par les mots "tous montants dus en vertu de la charte" 305/. Un autre auteur a estimé en outre que ce genre de privilège "ne constitue pas une très bonne sûreté pour le paiement du fret et encore moins du loyer. La raison en est que l'usage est d'émettre et de négocier des connaissements et que le loyer dû en vertu de la charte à temps n'est jamais indiqué sur les connaissements. Le détenteur du connaissement aura les marchandises contre paiement du seul montant indiqué sur le connaissement, s'il était de bonne foi lorsqu'il a acquis le connaissement. La promesse de livrer les marchandises n'est jamais subordonnée à l'obligation de ponctualité dans le paiement du loyer. En conséquence, le privilège garantissant le paiement du loyer n'a de valeur que si l'affrèteur à temps est le propriétaire des marchandises" 306/.

198. Alors que la clause de la Baltime et de la Linertime cantonne clairement le droit de rétention des fréteurs aux seules cargaisons appartenant aux affrêteurs, la NYPE et l'Asbatime donnent aux fréteurs un privilège sur "toutes les cargaisons" sans limitation aucune. Le privilège des fréteurs étant de caractère contractuel, on ne sait pas très bien si, en l'absence d'une disposition du connaissement incorporant dans celui-ci la clause de privilège de la charte-partie, le droit de rétention peut être exercé à l'égard des porteurs du connaissement qui ne sont pas parties au contrat d'affrètement, et si les fréteurs peuvent, à l'égard des affrêteurs, exercer un privilège sur la cargaison qui n'appartient pas aux affrêteurs. En d'autres termes, on peut se demander si les mots "toutes les cargaisons" de la clause 8 de la NYPE et de l'Asbatime s'entendent seulement de toutes les cargaisons appartenant à l'affrèteur ou bien de toutes les cargaisons mises à bord du navire, que ce soit par les affrêteurs ou par d'autres personnes qui ne sont pas parties au contrat. Il y a des décisions contradictoires en la matière dans la jurisprudence anglaise.

199. Dans l'affaire de l'Agios Giorgis 307/, le navire ayant été affrété sous formule NYPE, l'affrèteur déduisait de la tranche mensuelle du loyer une certaine somme en dédommagement d'un manquement à la garantie de vitesse du navire. Les fréteurs avaient donné pour instruction de retenir la cargaison mais les propriétaires de celle-ci n'étaient pas parties au contrat d'affrètement. Le juge Mocatta a estimé que les fréteurs ne pouvaient se prévaloir de la clause 18 parce que la cargaison n'était pas la propriété de l'affrèteur; il s'en est expliqué ainsi :

"La difficulté pour les fréteurs est à mon avis qu'ils invoquent un privilège contractuel, qui n'est pas de droit commun, à l'égard des propriétaires de la cargaison, lesquels ne sont pas parties au contrat d'affrètement à temps. Il m'a été rappelé que la formule de charte-partie à temps Baltime contient une réserve qui restreint le privilège du fréteur à la cargaison appartenant à l'affrèteur à temps. Bien que cette réserve ait été omise en l'espèce, je ne vois pas comment la clause 18 peut donner aux fréteurs le droit de retenir une cargaison qui n'appartient pas aux affrêteurs et sur laquelle aucun fret

305/ Carver, op.cit., par. 2017.

306/ P. Gram, op.cit., p. 68.

307/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 192.

n'était dû aux fréteurs. Je ne vois rien qui permette de conclure que les connaissements contenaient une clause qui soumette la cargaison transportée sous leur couvert au privilège stipulé par cette charte-partie." 308/

200. Par contre, dans l'affaire de l'Aegnoussiotis 309/ le juge Donaldson est arrivé à une conclusion différente :

"La clause 18 doit être considérée comme une stipulation par laquelle les affréteurs à temps acceptent que les fréteurs aient un privilège sur toutes les cargaisons. Dans le cas de cargaisons qui sont la propriété de tiers, les affréteurs à temps acceptent l'obligation d'assurer la création d'un privilège contractuel en faveur des fréteurs. S'ils ne le font pas et que les fréteurs revendiquent un privilège sur la cargaison, les tiers sont fondés à intenter une action contre les fréteurs. Mais les affréteurs à temps eux-mêmes sont dans une situation différente : ils ne peuvent pas se prévaloir et tirer avantage de leur propre rupture du contrat. A leur égard, l'exercice du privilège envisagé est valable."

201. Dans le droit américain, en revanche, les fréteurs ont été considérés comme ayant un privilège sur la cargaison pour le paiement du loyer qui leur est dû en vertu de la charte-partie, à condition que la cargaison appartienne à l'affréteur et non à un tiers 310/.

202. Dans chacune des quatre chartes-parties, la clause donne également aux fréteurs un "droit de rétention" sur les "sous-frets", c'est-à-dire les frets résultant de sous-affrètements. Cette stipulation est nécessaire afin de donner aux fréteurs un privilège pour le paiement du loyer dans les cas où le fret est dû aux affréteurs et non à eux-mêmes. Le droit de rétention sur un "sous-fret" n'est pas à strictement parler un privilège mais on a dit de lui qu'il était "le droit de le recevoir en tant que fret et de retenir ledit fret à n'importe quel moment avant qu'il ne soit payé aux affréteurs ou à leur agent, étant entendu toutefois que le privilège ne confère pas en l'espèce le droit de "poursuivre" l'argent payé au titre du fret dans les poches de la personne qui l'a reçu pour la simple raison que cet argent a été reçu en règlement d'une dette dont la cause était le fret" 311/.

203. L'autre question qui se pose est de savoir si le terme "sous-fret" comprend le loyer dû en vertu d'un contrat de sous-affrètement à temps. Il a été estimé dans l'affaire Care Shipping Corp. c. Latin American Shipping Corp.

308/ Ibid., à la p. 204; voir en outre The Chrysovalandou Dyo (1981) 1 Lloyd's Rep. 159, affaire dans laquelle les connaissements incorporaient les conditions et modalités de la charte-partie et où il a été estimé que les fréteurs avaient le droit d'exercer le privilège.

309/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 268-276.

310/ Goodpasture Inc. c. M.V. Pollux, 602 F. 2d 84, 1979. A.M.C. 2515; 606 F. 2d 321 (5th Cir.1979); voir également Wilford..., Time Charters, op.cit., pp. 407-408.

311/ Tagart, Beaton c. Fisher (1903) 1 K.B. 391-395.

(The "Cebu") 312/ que le sous-fret comprenait toute rémunération acquise par les affréteurs en raison de l'emploi du navire, que ce soit pour un affrètement au voyage ou pour un sous-affrètement à temps, mais dans l'affaire du Cebu No.2 313/, un autre juge a refusé de suivre la décision rendue dans l'affaire du Cebu No.1, qui incluait le sous-affrètement à temps dans le "sous-fret".

204. La clause de la Baltime et de la Linertime accorde expressément, elle aussi, un privilège aux fréteurs pour le paiement du "fret de tous connaissements". On peut se demander si une telle disposition est vraiment nécessaire puisque le terme "sous-fret" couvrirait aussi le "fret de tous connaissements". En outre, lorsqu'ils sont parties au contrat contenu dans les connaissements, les fréteurs ont le droit de percevoir le fret résultant des connaissements sans avoir à se prévaloir d'un droit de rétention. "Il semble qu'il y ait abus de langage quand on dit qu'un fréteur a un privilège sur la créance qu'il tient du contrat passé avec lui du fait d'un connaissement. La clause de privilège de la charte-partie est nécessaire pour donner au fréteur un droit de rétention dans les cas où le sous-fret est dû à l'affréteur et non à lui-même" 314/. Ainsi, en pareil cas, puisqu'il est partie au contrat contenu dans le connaissement, le fréteur a le droit de réclamer le fret aux consignataires et de retenir la cargaison jusqu'à ce que le fret du connaissement soit payé. Lorsque le fret du connaissement est déjà payé au consignataire du navire, le fréteur peut lui en réclamer le versement 315/. Si le fret en question doit être recouvré par l'argent des affréteurs, le fréteur peut intervenir, à tout moment avant la réception du fret par l'agent, et, sur notification donnée à celui-ci, exiger que le fret soit recouvré en son nom 316/. En pareils cas, les fréteurs seraient tenus de remettre au compte de l'affréteur le montant restant après déduction de ce qui leur était dû en vertu de la charte-partie 317/.

205. La clause, toutefois, donne aux fréteurs un privilège qui garantit le paiement du montant du loyer déjà acquis au moment où le privilège est exercé. En conséquence, il n'y aura pas de droit de rétention pour les sommes venant à échéance au moment où ce droit a été exercé, bien qu'au moment où elles sont devenues exigibles le fret recouvré soit encore entre les mains du fréteur ou de son agent 318/.

206. Les quatre chartes-parties donnent toutes à l'affréteur un privilège "sur le navire pour toutes sommes payées d'avance et non acquises". La signification et la portée de ce prétendu privilège ne sont pas très claires. Il a inspiré le commentaire suivant : "cette disposition peut sembler d'une lecture agréable pour l'affréteur, mais elle est sans portée réelle. Les affréteurs n'ont pas la possession du navire et ne sont donc pas en mesure de le retenir, sauf par voie de saisie pour garantir le paiement de leurs

312/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 302.

313/ Lloyd's Maritime Newsletter, 21 avril 1990.

314/ Selon Greer, J. dans Molthes Rederi c. Ellerman's Wilson Line (1926) 26 Ll.L.Rep. 259-262; Wilford..., Time Charters, op.cit., p. 399.

315/ Wehner c. Dene (1905) 2 K.B. 92.

316/ Molthes Rederi c. Ellerman's Wilson Line (1927) 1 K.B. 710.

317/ Wehner c. Dene (1905) 2 K.B. 92.

318/ Wehner c. Dene (1905) 2 K.B. 92; Samuel c. West Hartlepool (1906) 11 Com.Cas. 115, (1907) 12 Com.Cas. 203; Carver, op.cit., par. 2013.

créances. Mais cela ils peuvent toujours le faire" 319/. Cette disposition a été interprétée dans une affaire anglaise 320/ comme donnant à l'affréteur le droit de "différer la restitution du navire jusqu'à ce que les sommes non acquises soient remboursées". Cette interprétation soulève un problème qui a été exposé dans une affaire ultérieure : si les affréteurs diffèrent la restitution du navire dans le dessein d'exercer leur privilège, ils n'interrompent pas pour autant leur obligation de continuer à payer le loyer 321/. Enfin, dans une affaire plus récente, il a été dit que les affréteurs pouvaient restituer le navire et à ce moment-là empêcher les fréteurs de reprendre leur contrôle sur l'emploi du bâtiment, sans doute par la voie d'une ordonnance de ne pas faire 322/.

319/ P. Gram, op.cit., p. 69.

320/ Tonnelier & Bolckow, Vaughan c. Smith (1897) 2 Com.Cas. 258, selon Rigby, L.J.

321/ Selon lord Sumner dans French Marine c. Compagnie Napolitaine (1921) 2 A.C. 494-516.

322/ Selon Robert Goff, J. dans The Lancaster (1980) 2 Lloyd's Rep. 497; Wilford..., Time Charters, op.cit., p. 404.

Chapitre III

ANALYSE DE CERTAINES CLAUSES DES CHARTES-PARTIES AU VOYAGE

207. Nous allons examiner certaines des principales clauses contenues dans les chartes-parties au voyage, dont celles spécifiées dans la demande formulée à sa quatrième session par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes 323/. Comme dans le cas des chartes à temps, les réponses au questionnaire du secrétariat ont révélé que les préoccupations exprimées concernaient aussi des clauses qui n'étaient pas expressément mentionnées dans la demande du Groupe de travail et il a semblé souhaitable que l'étude contienne également des commentaires à leur sujet.

208. Toutefois, dans un domaine où l'on utilise probablement plus de 50 formules types de chartes-parties approuvées par diverses organisations, et donc certaines contiennent plus de 45 clauses imprimées (sans compter les clauses ajoutées qui sont souvent très nombreuses elles aussi), toute analyse préliminaire doit par la force des choses être extrêmement sélective.

209. Notre analyse est fondée sur la charte au voyage générale pour marchandises solides la plus largement utilisée, Uniform General Charter (GENCON), et la formule de charte-partie à fins multiples la plus moderne établie par la FONASBA, à savoir la Multi-purpose Charter-Party 1982, révision 1986, nom de code : "Multiform 1982" (texte révisé de 1986). Il sera fait référence aussi à des chartes-parties utilisées pour le transport de produits de base, y compris les formules types servant dans les affrètements pétroliers.

A. Clauses de staries et de surestaries

210. La manière dont le contrat répartit les risques de retard est d'une importance fondamentale pour les conséquences économiques de l'affrètement au voyage. Le plus répandu de ces risques est l'encombrement au port de charge ou de déchargement qui oblige le navire à attendre qu'un poste se libère où il pourra charger ou décharger sa cargaison.

211. Certaines formules types modernes, par exemple la North-American Grain Charter Party 1973 (révisée 1989), nom de code : Norgrain 89 324/, exposent avec une grande minutie la façon dont ces risques sont répartis. Les formules plus anciennes, surtout celles concernant les marchandises solides, utilisent un langage anachronique et imprécis qui donne lieu à de nombreux litiges.

212. "Prenons la question des surestaries, c'est un véritable "désert juridique" 325/. "Puisqu'une affaire de surestaries amène presque inmanquablement à se demander si les stipulations de la charte ont été enfreintes, et que la diversité de la phraséologie déconcertante des nombreuses formules de chartes

323/ Voir par. 2 du présent rapport.

324/ Voir les clauses 18, 19 et 20.

325/ Steamship Rutherglen Co. c. Howard Houlder & Partners, 203 F. 848-851 (2nd Cir. 1913).

actuellement ou anciennement en usage fait que deux affaires sont rarement exactement semblables, il est tout à fait impossible d'ordonner en un système les décisions des tribunaux" 326/.

213. Les travaux consacrés à la question 327/ et les commentaires détaillés dont elle fait l'objet dans les ouvrages plus généraux 328/ témoignent tous de la multiplicité des clauses relatives aux staries et aux surestaries et de la fréquence des litiges auxquels elles ont donné lieu. Comme lord Denning l'a dit dans l'affaire Mosvolds Rederi A/S c. Food Corporation of India (The "King Theras") 329/, "La vie serait beaucoup plus facile si les armateurs et les affréteurs a) évitaient de se perdre dans des transactions aussi compliquées au sujet des surestaries, et b) exprimaient le résultat de leurs tractations dans un langage plus clair".

214. Ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat ont désigné les clauses de staries et de surestaries comme étant les responsables de la plupart des litiges concernant les chartes-parties au voyage. C'est d'ailleurs parce que ces deux points sont particulièrement complexes que l'on a décidé d'établir un ensemble de définitions pour les termes et expressions le plus communément utilisés dans les chartes-parties quand il est question des staries. Il a été intitulé "Charter Party Laytime Definitions 1980", et c'est le Comité maritime international (CMI) qui a mis en route les travaux. Ces définitions ont été ultérieurement publiées conjointement par le BIMCO, le CMI, la FONASBA et le General Council of British Shipping pour incorporation facultative dans les chartes-parties afin d'éviter que les clauses de staries ne fassent l'objet d'interprétations contradictoires. Mais d'après les renseignements obtenus par le secrétariat, ces définitions ne sont guère utilisées dans la pratique.

215. Les staries ou jours de planche désignent le délai dont disposera l'affréteur pour charger et décharger la cargaison sans majoration du fret. Lorsque l'affréteur dépasse ce délai, il peut être tenu, d'après la charte-partie, de payer des surestaries qui sont, pour le droit anglais, des dommages-intérêts libératoires (c'est-à-dire convenus) à payer pour tout dépassement du temps de planche. Si, au contraire, l'affréteur achève le chargement ou le déchargement avant l'expiration du délai de staries, il aura habituellement droit, si la charte-partie le stipule, à une prime de célérité (dispatch money) 330/.

326/ Gilmore & Black, The Law of Admiralty, 2nd edition, The Fondation Press, New York, 1975, p. 213.

327/ Voir par exemple Davies dans The Commencement of Laytime, Schofield dans Laytime and Demurrage (1986), Summerskill and Laytime (1989), Tiberg dans The Law of Demurrage (1979).

328/ Voir par exemple Scrutton dans Charter parties, Carver dans Carriage by Sea, Gilmore et Black dans The Law of Admiralty et Benedict dans Admiralty.

329/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 1.

330/ Voir Scrutton, op.cit., p. 305.

1. Point de départ des staries

216. Les conditions requises pour que commence le délai de staries dépendront des stipulations de la charte-partie considérée, mais en général il faudra que les conditions suivantes soient satisfaites :

- le navire doit être arrivé à un endroit convenu dans la charte-partie, et il est alors considéré comme un "navire arrêté"; et
- le fréteur doit avoir donné notification de l'arrivée du navire et indiqué qu'il est prêt à charger ou à décharger. 331/

"Navire arrivé"

217. Le moment où le navire est tenu pour "arrivé" dépend de ce que stipule la charte-partie. En effet, il y a des chartes (berth charter) qui spécifient un poste d'accostage comme "lieu de destination" ou qui stipulent qu'un poste sera spécifié plus tard par l'affréteur, et d'autres (port charter) qui spécifient un port convenu comme lieu de destination ou qui stipulent qu'un port sera désigné par l'affréteur à un stade ultérieur. Avec les premières, le navire n'est considéré comme "arrivé" que lorsqu'il est au poste spécifié et de ce fait les staries commencent à courir dès qu'il est prêt à charger et qu'un avis de prêt à opérer valable est donné à l'affréteur conformément aux dispositions de la charte-partie 332/. Ainsi, avec les premières chartes le temps perdu avant que le navire arrive au poste où il pourra embarquer ou débarquer la cargaison est mis à la charge des fréteurs, sauf disposition expresse à l'effet du contraire. Par contre, avec les secondes, dès que le navire arrive au port, tout retard dans sa mise en place au poste d'accostage sera normalement pour le compte des affréteurs.

218. Le point de savoir si le navire est "arrivé" de façon qu'il puisse donner valablement l'avis de prêt à opérer est d'une importance capitale. Or, les juges et les arbitres des divers pays semblent être parvenus à des conclusions différentes sur une question qui pourtant se pose chaque jour dans tous les ports du monde. Déterminer si le navire peut être dit "arrivé" avec les chartes-parties de la première catégorie est relativement simple, mais les choses se compliquent avec les autres chartes. Que doit-on considérer comme un port aux fins des clauses de staries ? La question a été à l'origine de difficultés considérables. Les premières affaires anglaises remontent à plus d'un siècle. On pensait qu'un arrêt rendu par la Cour d'appel en 1908 dans l'affaire Leonis Steamship Co. Limited c. Rank Limited 333/ avait donné une réponse qui faisait jurisprudence, mais les changements survenus dans les usages de la profession, qui n'ont pas été répercutés dans les formules types de chartes-parties, ont déclenché une avalanche de décisions en la matière entre 1957 et 1977, notamment avec trois affaires qui sont allées jusqu'à la Chambre des lords : Sociedad Financiera de Bienes Raices S.A. c. Agrimpex Hungarian Trading Co. (The "Aello") 334/, E.L. Oldendorff c. Tradax

331/ L'avis que le navire est prêt à décharger n'est pas obligatoire dans certaines systèmes juridiques, dont le droit anglais.

332/ North River Freighters Ltd. c. President of India (1956) 1 Q.B. 333-348.

333/ (1908) 1 K.B. 499.

334/ (1961) A.C. 135.

Export S.A. (The "Johanna Oldendorff") 335/ et Federal Commerce & Navigation Co. Limited c. Tradax Export S.A. (The "Maratha Envoy") 336/.

219. Dans l'affaire Leonis S.S. Co. c. Rank Ltd., le principe a été posé que dans les cas où la destination convenue est seulement un port, sans autre précision restrictive, le navire est tenu pour "arrivé lorsqu'il est dans la zone commerciale du port et à la disposition des affréteurs, même s'il n'est peut-être pas encore en mesure de charger ou de décharger la cargaison à l'endroit où il se trouve. Dans l'affaire de l'Aello, en revanche, la Chambre des lords a vu dans la zone commerciale du port "la zone où se trouve le lieu de chargement effectif et que gagnent habituellement les navires qui veulent embarquer les marchandises correspondant à l'appellation considérée, et où l'opération d'embarquement desdites marchandises est habituellement effectuée".

220. La décision rendue dans l'affaire de l'Aello a été annulée par la Chambre des lords dans l'affaire du Johanna Oldendorff : elle a estimé qu'un navire pour être dit "arrivé" devait, s'il ne pouvait pas gagner immédiatement un poste, avoir atteint une position à l'intérieur du port où il pouvait être mis immédiatement et effectivement à la disposition de l'affréteur. S'il est à un endroit où se tiennent habituellement les navires en attente, le navire sera considéré comme étant dans une telle position sous réserve de certaines circonstances extraordinaires dont la charge de la preuve incombera à l'affréteur. Si le navire est en attente en quelque autre endroit du port, ce sera alors au fréteur de prouver qu'il est entièrement à la disposition de l'affréteur comme il l'aurait été s'il avait été au voisinage du poste pour le chargement ou le déchargement 337/.

221. Toutefois des difficultés surgissent dans les cas où, comme il arrive fréquemment, le navire doit attendre au mouillage habituel qui n'est pas dans la zone légale, fiscale et administrative du port. Cette question s'est posée dans l'affaire du Maratha Envoy. La Cour d'appel en estimant qu'il n'était pas nécessaire que le navire soit arrivé dans les limites de la zone légale, fiscale ou administrative du port, s'est fondée sur la sentence arbitrale rendue à New York dans l'affaire Maritime Bulk Carriers c. Garnac Grain Co. 338/. Dans cette affaire, le navire, qui devait décharger sa cargaison à Rotterdam, avait pris son mouillage et envoyé son avis de prêt à opérer alors qu'il était dans une zone dite de "mouillage recommandé" et destinée aux navires attendant d'entrer dans le port de Rotterdam. Les arbitres ont décidé à la majorité que l'avis de prêt à opérer était valable.

222. A la Cour d'appel, lord Denning a suivi la sentence arbitrale de New York et formulé le commentaire suivant : "Les négociants et les professionnels de l'expédition maritime des deux côtés de l'Atlantique utilisent les mêmes formules types de contrat et les mêmes mots et expressions. Il faut donc les interpréter de la même manière quelle que soit la juridiction. Que ce soit à Londres ou à New York, le résultat doit être le même". Toutefois, la Chambre des lords dans l'affaire du Maratha Envoy a annulé l'arrêt de la Cour d'appel

335/ (1974) A.C. 479.

336/ (1978) A.C. 1.

337/ Selon lord Reid, à la p. 291.

338/ 1975 A.M.C. 1826.

en se fondant sur la décision qu'elle avait elle-même rendue précédemment dans l'affaire du Johanna Oldendorff et à propos de laquelle elle avait conclu qu'un navire ne pouvait être dit "arrivé" que s'il avait atteint un certain endroit "à l'intérieur du port". Ainsi échouait la tentative d'harmoniser le droit anglais et le droit américain sur ce point. Comme le dit Benedict dans son ouvrage 339/ :

"La jurisprudence américaine a généralement adopté un critère de bon sens professionnel en ce qui concerne le lieu de mouillage du navire; elle n'accorde qu'une importance minime aux considérations géographiques et dit qu'un navire peut être considéré comme "arrivé" lorsqu'il stationne dans un lieu de mouillage habituel, même en dehors des limites géographiques et physiques du port, surtout si ses mouvements sont encore soumis à un certain contrôle des autorités locales, par exemple en ce qui concerne l'attribution de son tour dans l'attente d'un poste. La jurisprudence anglaise récente est, toutefois, plus respectueuse des précédents que des réalités pratiques et considère toujours qu'un navire ne peut pas être dit "arrivé" s'il jette l'ancre en dehors des limites légale, fiscale et administrative du port désigné."

223. Quant aux pays de droit romain, il semble que le droit de la République fédérale d'Allemagne concorde avec le droit américain sur ce point 340/. Tiberg, dans son ouvrage "The Law of the Demurrage" (Le droit des surestaries) 341/, cite des arrêts anciens de la Cour suprême suédoise selon lesquels le navire doit être considéré comme "arrivé" même si l'administration du port ou du bassin lui ordonne d'attendre en dehors du port ou du bassin. Il ajoute : "Grâce à la souplesse de la règle scandinave, il est rarement nécessaire de définir la zone portuaire pour déterminer si le navire est arrivé à destination. Un autre problème, distinct et d'une plus grande importance, se pose en ce qui concerne le lieu que doit avoir atteint le navire avant de pouvoir donner valablement son avis de prêt à opérer. A cet égard, les textes des Codes maritimes divergent. Alors que le texte suédois stipule que l'avis doit être donné quand le navire est arrivé dans les limites du "lieu" ("port") qui est sa destination, les textes danois, finlandais et norvégien stipulent qu'il doit avoir atteint le port lui-même. Le "port", d'après les rapports du Comité norvégien, doit être pris dans son acception commerciale et non administrative".

224. Certaines formules modernes de chartes-parties contiennent des dispositions dont l'objet est d'éviter les conséquences de l'affaire du Maratha Envoy en droit anglais et qui prévoient qu'un avis de prêt à opérer peut être donné une fois que le navire est arrivé au lieu de mouillage habituel s'il ne peut pas accoster immédiatement. Les chartes-parties pour navires-citernes contiennent généralement une disposition de ce genre 342/, ce qui permet à ce secteur d'éviter le plus souvent les litiges coûteux sur le point de savoir si le

339/ Admiralty (6ème édition) volume 28, pp. 2-14.

340/ Voir les sentences arbitrales de Hambourg du 18 septembre 1974 et du 8 juin 1977, mentionnées par Trappe (1988) LMCLQ 251 à la p. 258.

341/ (3ème édition), à la p. 231.

342/ Voir par exemple Tankervoy 87, clause 8.

navire peut être ou non considéré comme "arrivé". En ce qui concerne l'affrètement des transporteurs de marchandises solides, les chartes les plus anciennes comme la Baltimore Form C et la Centrocon se bornent généralement à spécifier que le navire "se rendra" dans un port (s'il s'agit d'une charte imposant le port comme lieu d'arrivée) ou à un poste (s'il s'agit d'une charte imposant un poste comme lieu d'arrivée) avant qu'un avis de prêt à opérer puisse être donné et que les staries puissent commencer à courir en faveur du fréteur. Certaines formules modernes, au contraire, précisent avec un grand luxe de détails les circonstances dans lesquelles l'avis de prêt à opérer pourra être donné si le navire est encore en attente d'un poste en dehors des limites du port. La Norgrain 89, par exemple, dans sa clause 18(b), stipule ce qui suit :

"Si le navire est empêché d'entrer à l'intérieur des limites du (des) port(s) de charge/déchargement parce que le premier ou le seul poste de chargement/déchargement ou un poste d'attente ou un mouillage n'est pas disponible à l'intérieur des limites du port, ou par ordre des affréteurs/réceptionnaires ou de tout organe ou autorité officiel compétent, et que le capitaine garantisse que le navire est physiquement prêt à tous égards à charger ou à décharger la cargaison, le capitaine peut donner l'avis de prêt à opérer par radio, s'il le désire, depuis le mouillage habituel en dehors des limites du port, qu'il soit ou non en libre pratique et qu'il ait accompli ou non les formalités douanières. Si, après être entré à l'intérieur des limites du port de charge, le navire attend pour passer les visites prévues à la clause 18(e), le temps ainsi perdu est exclu des staries ou des surestaries à compter du moment où le navire a commencé d'attendre de passer les visites jusqu'au moment où il les a passées, mais si ce retard subi dans l'attente desdites visites dépasse 24 heures courantes, dimanches et jours fériés exceptés, tout le temps passé à attendre en dehors des limites du port n'est pas pris en compte."

Avis de prêt à opérer (Notice of readiness)

225. Les staries pour le chargement ne commencent à courir que lorsque le fréteur a donné l'avis, au moment et selon les modalités stipulés par la charte-partie, que le navire est prêt à charger. Il peut le faire oralement, à moins que la charte n'exige, comme c'est habituellement le cas, que cette notice de mise à disposition du navire soit envoyée par écrit. Contrairement à sa position en ce qui concerne le port de chargement, le droit anglais n'impose pas l'obligation (sauf disposition expresse) d'adresser un avis de prêt à opérer pour le déchargement 343/. D'autres législations nationales, au contraire, semblent exiger l'avis de prêt à opérer à la fois au port de charge et au port de déchargement 344/.

226. Les chartes-parties modernes indiquent en détail dans quelles circonstances et comment l'avis doit être envoyé. Ainsi la clause 7 de la "Multiform 82" (révision de 1986) dit : "Notification que le navire est prêt à charger/

343/ Nelson c. Dahl (1879) 12 Ch.D. 583.

344/ Voir H. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp. 208-213.

décharger au premier ou au seul port de charge/déchargement sera donnée par écrit aux bureaux des chargeurs/réceptionnaires ou de leurs agents entre 0900 heures et 1700 heures n'importe quel jour sauf le dimanche (ou son équivalent local) et les jours fériés, et entre 0900 heures et 1200 heures le samedi (ou son équivalent local). Ladite notification sera donnée lorsque le navire est au poste de chargement/déchargement et est à tous égards prêt à charger/décharger les marchandises. Toutefois, si le poste de chargement/déchargement n'est pas disponible, le capitaine pourra envoyer la notification au moment de l'arrivée du navire à l'intérieur du port ou à l'emplacement habituel des navires en attente en dehors des limites du port, qu'il soit ou non en libre pratique et qu'il ait ou non accompli les formalités douanières...". La clause stipule ensuite le moment où le délai de staries commence consécutivement à l'envoi de l'avis de prêt à opérer.

227. Les formules de chartes plus anciennes donnent, toutefois, beaucoup moins de précisions sur les conditions à remplir pour l'envoi de cet avis, et les litiges sur ce point risquent donc d'être beaucoup plus nombreux avec elles. Par exemple, la charte C Ore 7 stipule : "Le délai alloué pour le chargement court à compter de 6 heures du matin après que le navire a été déclaré et signalé prêt, et en libre pratique (qu'il soit à quai ou non), et pour le déchargement à compter de 6 heures du matin après que le navire a été déclaré et signalé en tous points prêt, et en libre pratique, qu'il soit à quai ou non. Le vapeur ne sera déclaré que pendant les heures officielles". La clause 6(c) de la charte Gencon dispose que "Le délai de staries pour le chargement et le déchargement commencera à 1 heure de l'après-midi si l'avis que le navire est prêt à opérer est donné avant midi, et à 6 heures du matin le jour ouvrable suivant si l'avis est donné pendant les heures d'ouverture des bureaux après midi...".

228. Une disposition est parfois ajoutée pour préciser dans quelles circonstances les affréteurs peuvent commencer à charger le navire sans attendre que l'avis de prêt à opérer soit donné. Si la charte-partie exige expressément qu'il soit donné par écrit et dit que les staries commenceront à courir à l'expiration d'un délai stipulé de plusieurs heures après l'envoi de l'avis de prêt à opérer, le fait que les affréteurs commencent à charger ou à décharger le navire ne dispensera pas le fréteur de l'obligation d'envoyer l'avis en question. Ainsi, dans l'affaire Pteroti Compania Naviera S.A. c. National Coal Board 345/, la charte-partie disposait que le délai de staries devait commencer à "courir vingt-quatre heures ... après que le navire sera prêt à décharger les marchandises et qu'un avis écrit aura été donné". Le navire s'était mis à quai et les affréteurs avaient commencé à le décharger avant que le capitaine les avise qu'il était prêt à opérer, et la question se posait de savoir si les staries commençaient à courir au moment où le déchargement avait commencé, ou seulement à compter du moment stipulé dans la clause relative à la mise à disposition du navire. Il a été estimé que le simple fait que les affréteurs aient commencé le déchargement ne constituait pas une dérogation aux dispositions expresses de la charte-partie concernant l'avis de prêt à opérer et le point de départ des staries.

229. La portée de ce qu'il faut entendre quand on dit que le navire est prêt à opérer est rarement précisée dans les formules imprimées de chartes-parties. Toutefois, la charte Amwelsh stipule expressément que l'avis doit être donné "les navires étant complètement vidés des marchandises d'entrée et du lest de toutes leurs cales et prêts à charger ...". Il a été cependant décidé par des tribunaux anglais qu'un navire "pour être prêt à charger doit être complètement prêt dans toutes ses cales ... de façon à offrir au négociant le contrôle complet de chaque portion du navire disponible pour la marchandise" 346/. Les cales doivent être en plus dans un état approprié pour recevoir la cargaison. Il ne suffit pas qu'elles puissent être rendues appropriées dans un très court délai. Ainsi dans l'affaire Compania de Naviera Nedelka c. Tradax International (The "Tres Flores") 347/, les cales du navire étaient infestées au moment où l'avis de prêt à opérer avait été donné et il n'aurait fallu que quelques heures pour procéder à la fumigation, mais le Tribunal de commerce anglais et la Cour d'appel ont estimé que le navire n'était pas prêt au moment où l'avis avait été envoyé. Il semble toutefois que certains pays autorisent l'envoi anticipé de l'avis. L'article 82 du Code scandinave, par exemple, semble accorder le droit de l'adresser à l'avance après l'arrivée du navire au port de chargement 348/.

230. Le droit anglais, en revanche, paraît faire une certaine distinction entre les cales dont il requiert qu'elles soient immédiatement prêtes à recevoir la marchandise et les appareils dont il n'est pas nécessaire qu'ils soient immédiatement prêts pour l'opération de chargement. Ainsi dans l'affaire Noemijulia Steamship c. Minister of Food 349/, le contrat d'affrètement était établi sur la formule Centrocon qui donnait aux affréteurs la faculté de le résilier si le navire n'était pas prêt à charger à une certaine date. Le capitaine avait donné l'avis de prêt à opérer à cette date mais à ce moment-là le navire n'avait pas certains engins de levage qui, toutefois, ne devaient être nécessaires (si tant est qu'ils devaient l'être) qu'à un stade ultérieur de l'opération de chargement. Il a été estimé que leur absence n'empêchait pas le navire d'être "prêt" et que le capitaine pouvait donc envoyer valablement un avis de prêt à opérer.

231. Des clauses sont souvent ajoutées sur les chartes au voyage pour décrire en détail les appareils dont le navire doit disposer pour le chargement ou le déchargement. C'est la clause pertinente qui précisera si ces engins doivent être en place au moment où l'avis est donné 350/.

232. Toutefois, même si le navire n'a envoyé aucun avis ou s'il n'a pas envoyé un avis valable, le délai de staries commencera à courir si les affréteurs ou leurs agents ont renoncé à exiger qu'il envoie un avis valable. Dans bien des cas, du fait qu'ils auront commencé à manutentionner la cargaison, les affréteurs ou leurs agents seront réputés avoir renoncé à cette exigence. Que la renonciation soit établie ou non est une question de fait qui devra être tranchée dans chaque cas individuel.

346/ Groves, Maclean c. Volkart (1884) C. & E. 309.

347/ (1973) 2 Lloyd's Rep. 247.

348/ Voir H. Tiberg, The Law of Demurrage, *op.cit.*; pp. 211-214.

349/ (1950) 83 Ll.L. Rep. 500.

350/ Voir Gerani Compania Naviera c. General Organisation for Supply Goods (1982) 1 Lloyd's Rep. 275.

2. Calcul des staries

233. Les chartes-parties au voyage pour transporteurs de marchandises solides et navires-citernes contiennent habituellement des dispositions concernant le calcul du délai de staries. Les expressions de temps utilisées pour en fixer la durée varient : on parle de certaines "heures", de "jours", de "jours courants", de "jours ouvrables", de "jours ouvrables si le temps le permet" (weather working days), de "jours de 24 heures" ou de "24 heures consécutives". Parfois le temps de planche n'est pas spécifié mais doit être calculé par référence à une cadence journalière de chargement ou de déchargement, par exemple, "... tonnes de marchandises par jour ouvrable si le temps le permet". Parfois on ajoute certaines précisions : "à la cadence moyenne de ... tonnes par panneau et par jour" ou "... tonnes par panneau ouvrable disponible par jour ouvrable si le temps le permet". Parfois encore on se sert d'expressions ambiguës de portée générale telles que "as fast as steamer can receive and deliver" (aussi vite que le vapeur peut charger et décharger), "with all dispatch as customary" (avec la célérité coutumière) ou "with customary steamship dispatch" (avec la célérité coutumière du vapeur).

234. La clause 6 de la Gencon stipule que les marchandises seront chargées et/ou déchargées "en un certain nombre d'heures courantes comme indiqué dans ... si le temps le permet, dimanches et jours fériés exceptés, à moins qu'ils ne soient utilisés, auquel cas le temps effectivement utilisé sera compté". La Multiform donne aux parties la faculté de fixer la durée des staries en prenant soit le "jour ouvrable de 24 heures consécutives, si le temps le permet, dimanches (ou leurs équivalents locaux) et jours fériés exceptés, à moins qu'ils ne soient utilisés ...", soit "la cadence moyenne de ... tonnes de 1000 kilos par jour ouvrable de 24 heures consécutives, si le temps le permet, dimanches (ou leurs équivalents locaux) et jours fériés exceptés, à moins qu'ils ne soient utilisés..." 351/. La charte-partie Chamber of Shipping Cement, 1922, (modifiée en 1974) : "Cemenco" dispose, dans sa clause 5, que la cargaison sera chargée ou déchargée en un certain nombre d'"heures courantes", en excluant des staries les jours chômés et fériés et à compter de midi le samedi jusqu'à 7 heures du matin le lundi suivant. La charte North American Fertilizer : "Fertivoy 88", dans sa clause 14(b), dit "la totalité du délai de staries sera exprimée en jours ouvrables (weather working days) de 24 heures courantes pendant lesquels le temps permet de travailler", et la Baltimore Form C dispose que "Le vapeur sera chargé aux conditions du port, avec la célérité coutumière du port...".

235. Les termes et expressions utilisés à propos du calcul des staries ont donné lieu à de nombreux litiges. C'est le cas en particulier des clauses qui ne fixent pas expressément la durée du délai mais se bornent à utiliser des références de portée générale telles que "aussi vite que le vapeur peut charger/décharger", "avec la célérité coutumière", etc. "La coutume semble se répandre de ne pas préciser la durée des staries, mais on voit mal quel avantage elle présente et toute absence de définition (sur n'importe quel aspect des chartes-parties) conduira probablement à des litiges" 352/, et à des interprétations contradictoires dans les divers systèmes juridiques 353/.

351/ Clause 8; voir également Norgain 89, clause 19.

352/ P. Todd, "Contracts for Carriage of Goods by Sea", op.cit., p. 93.

353/ Voir Tiberg, "The Law of Demurrage", op.cit., pp. 343-382.

236. De surcroît, ces termes et expressions ont fait l'objet d'interprétations différentes. Par exemple, si la plupart des systèmes juridiques ont donné un sens identique aux deux expressions "weather permitting" (si le temps le permet) et "weather working day" (jour ouvrable pendant lequel le temps permet de travailler) 354/, le droit anglais fait en revanche une distinction. Il a vu dans la première une clause d'exception, qui n'interrompt le cours des staries que si le mauvais temps empêche effectivement de travailler 355/. Par contre, la seconde expression est considérée comme modifiant la longueur du délai de staries, et elle en suspend le cours si les conditions météorologiques n'ont pas permis de travailler même si aucun travail n'était envisagé ou prévu. "Ce sont les conditions météorologiques, et non des facteurs extérieurs tels que les actes, les intentions et les plans d'un individu, qui permettent de dire de tel ou de tel jour qu'il est un "weather working day", un jour ouvrable pendant lequel le temps permet de travailler" 356/. D'où le commentaire suivant : "Les expressions du genre "weather permitting" sont ambiguës et devraient être utilisées avec prudence" 357/.

237. D'autres complications surgissent avec les chartes-parties qui fixent la durée des staries en se référant au nombre de panneaux travaillant ou ouvrables. L'expression "par panneau ouvrable" ou "par panneau travaillant" a donné lieu à des difficultés 358/. Le lord Justice Scrutton dans l'affaire du Sandgate 359/ l'a qualifiée de "clause ambiguë et ésotérique". Ces expressions, toutefois, ont été interprétées par les tribunaux anglais comme produisant le même effet, à savoir qu'un panneau cesse d'être travaillant ou ouvrable dès que la cale est pleine au chargement ou vide au déchargement. Il s'ensuit que la cadence prévue de chargement ou de déchargement baisse à mesure qu'avance la manutention des marchandises, du fait que les panneaux cessent d'être travaillant ou ouvrables 360/. Au cours des dix dernières années, les tribunaux anglais ont eu pas moins de cinq affaires à juger dans lesquelles ils devaient interpréter le sens des termes "ouvrables" ou "disponibles" appliqués à des panneaux dans des clauses de staries, dont la dernière en date 361/, qui concernait quatre autres litiges sur des chartes-parties différentes, a été portée en appel devant la Cour d'appel et la Chambre des lords.

354/ Ibid., pp. 411-412.

355/ Voir Stephens c. Harris & Co. (1887) 57 L.J. Q.B. 203 (C.A); Reardon Smith Line c. Ministry of Agriculture (1963) A.C. 691 (H.L.); mais voir The Glendevon (1893) p. 269; voir également Summerskill dans Laytime, op.cit., pp. 175-179.

356/ Compania Naviera Aguero S.A. c. British Oil and Cake Mills (1957) 2 Q.B. 293, à la p. 303; voir également Summerskill dans Laytime, op.cit., pp. 44-46.

357/ Carver, op.cit., par. 1857.

358/ J. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., p. 428.

359/ (1930) P.30, à la p. 32.

360/ Voir P. Todd, The Contracts for the Carriage of Goods by Sea, op.cit., p. 92; Summerskill dans Laytime, op.cit., pp. 37-44; The Sandgate (1930) p. 30; Compania de Navigacion Zita c. Louis Dreyfus & Cie (The Zita) (1953) 2 Lloyd's Rep. 472.

361/ President of India c. Jepsens (U.K.) Ltd and Others (The General Capinpin) (1989) 1 Lloyd's Rep. 232.

238. Les clauses de staries s'appliquent à la fois au chargement et au déchargement. Alors que certaines chartes ont une clause distincte pour chacune des deux opérations, d'autres comme la Gencon, la Multiform et la Norgrain contiennent des stipulations alternatives qui autorisent les parties à opter pour la fixation d'un temps total de planche couvrant à la fois le chargement et le déchargement si elles le désirent.

"Le temps perdu dans l'attente d'un poste comptera comme staries/temps de chargement".

239. Quelques chartes contiennent une stipulation expresse exigeant qu'un certain temps d'attente soit compté comme staries courant contre les affréteurs même si le navire n'a pas atteint la destination convenue dans le contrat et si le capitaine n'a pas donné l'avis de prêt à opérer. La clause 6(c) de la Gencon dit : "Le temps perdu dans l'attente d'un poste comptera comme temps de chargement ou de déchargement, selon le cas". L'application de cette clause a donné lieu à des problèmes. Il a été écrit à son propos : "la clause était initialement conçue pour être utilisée dans les chartes qui stipulent comme destination un poste d'accostage (berth charters). Bien des problèmes qui lui sont imputables viennent de ce qu'elle est utilisée dans les chartes qui stipulent comme destination un port (port charters) 362/.

240. Il semble, toutefois, qu'il y a des différences d'interprétation de cette clause commune dans les formules de chartes les plus anciennes entre le droit anglais et américain, d'une part, et le droit de certains pays européens de droit romain, d'autre part. La stipulation de la Gencon relative au temps d'attente a été pendant des années à l'origine de nombreux procès devant les tribunaux anglais, jusqu'à ce que dans l'affaire Aldebaran Compania Maritime S.A. c. Aussenhandel A.G. (The "Darrah") 363/, la Chambre des lords eût infirmé l'interprétation précédemment acceptée pour cette expression. La question était de savoir si le temps d'attente, dans la clause considérée, devait s'entendre ou non sous réserve des exceptions prévues ordinairement en matière de staries. Il avait été déclaré que la Cour d'appel dans l'affaire North River Freighters c. President of India (The "Radnor") 364/ que la disposition relative au "temps perdu" était entièrement indépendante de la clause de staries. A partir de là, le Tribunal de commerce, dix ans plus tard, dans l'affaire Metals & Ropes Co. Limited c. Filia Compania Limitada (The "Vastric") 365/ concluait que tout le temps perdu à attendre courait comme temps de planche, sans tenir compte des exceptions justifiant la suspension des staries. Même conclusion dans l'affaire Ionian Navigation Co. Inc. c. Atlantic Shipping Co. (The "Loucas N") 366/. Mais la Chambre des lords, dans l'affaire du Darrah, a rejeté cette interprétation du "temps perdu" qui avait tenu plus de 20 ans et a décidé que la clause de staries s'appliquait au temps d'attente, que le navire soit considéré ou non comme "arrivé". Cela semble être aussi la position du droit américain 367/.

362/ Scrutton, op.cit., p. 150, note 72.

363/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 359.

364/ (1955) 2 Lloyd's Rep. 668.

365/ (1966) 2 Lloyd's Rep. 219.

366/ (1971) 1 Lloyd's Rep. 215.

367/ Voir Benedict dans Admiralty (6ème édition), volume 28, aux pp. 2-29.

241. La position du droit français et de la République fédérale d'Allemagne paraît, toutefois, différente 368/. Trappe dit que la "clause de temps perdu" "... ne stipule pas que le temps perdu à attendre "est compté" ou "sera compté" comme temps de chargement, c'est-à-dire de la même façon qu'est compté le temps de chargement. Chaque moment passé à ne rien faire dans l'attente d'un poste, autrement dit le "temps perdu", est bel et bien "pris en compte", contrairement, par exemple, aux dimanches et jours fériés qui ne comptent pas. Ainsi la clause dispose précisément que le temps perdu, c'est-à-dire le temps d'attente, ne s'arrête pas, en d'autres termes compte entièrement comme staries, que le navire ait ou non attendu pendant un week-end ou un jour férié".

242. Ainsi, là encore, on retrouve ce contraste entre l'interprétation littérale d'une clause et une interprétation plus large, peut-être mieux adaptée au commerce, de mots qui sont trop imprécis pour n'admettre qu'un seul sens.

3. Clauses de staries dans les chartes pour navires-citernes

243. Jusqu'à une époque récente ce sont les clauses de staries et de surestaries des contrats d'affrètement pour marchandises solides qui ont surtout occupé les tribunaux judiciaires et d'arbitrage, mais au cours des 20 dernières années on a vu se multiplier les litiges sur ces mêmes clauses dans les contrats d'affrètement pétrolier - en particulier celles de la formule Asbatankvoy et de son prédécesseur, l'Exxonvoy 1969.

244. Un des principaux sujets de litige a été la contradiction apparente entre le passage de la clause 9 de l'Asbatankvoy qui dit "Le navire chargera et débarquera à un emplacement sûr ou à un quai, ou le long du bord de navires ou avec des allèges accessibles dès son arrivée, qui seront désignés et mis à sa disposition par l'affréteur ..." et la dernière phrase de la clause 6 qui dit "... lorsque le navire qui gagne un poste d'accostage après avoir donné l'avis de prêt à opérer subit un retard dont la cause est indépendante de la volonté de l'affréteur, ce retard ne devrait pas compter comme staries". L'interprétation des mots "accessibles dès son arrivée" figurant dans des versions plus anciennes de la charte qui a été donnée dans trois affaires anglaises 369/ n'a pas dissipé l'ambiguïté. La contradiction apparente entre les dispositions des clauses 6 et 9 de l'Exxonvoy 1969 a été ultérieurement examinée par la Chambre des lords dans l'affaire Nereide S.P.A. Di Navigazione c. Bulk Oil International (The "Laura Prima") 370/. Elle a estimé que les clauses devaient être interprétées comme constituant un tout et que les mots "accessibles dès son arrivée" signifiaient précisément ce qu'ils disaient; si un poste n'était pas accessible à l'arrivée du navire, la garantie était rompue sauf s'il y avait une exonération qui protège l'affréteur, et le poste

368/ Voir l'arbitrage français No 357, 6 mai 1980, DMF 1980, 695, et la sentence arbitrale de Hambourg dans l'affaire de l'Ilse, 18 septembre 1974, citée par Trappe (1986) L.M.C.L.Q. 251.

369/ Sociedad Carga Oceanica S.A. c. Idolinoele Vertriebsgesellschaft (The "Angelos Lysis") (1964) 2 Lloyd's Rep. 28; Inca Cia Naviera S.A. and Others c. Mofinol Inc. (The "President Brand") (1967) 2 Lloyd's Rep. 338 et Shipping Development Corp. c. V/O Sojuzneftexport (The "Delian Spirit") (1972) 1 Q.B. 103.

370/ (1982) 1 Lloyd's Rep. 1.

devait être à la fois sûr et accessible à l'arrivée. La dernière phrase de la clause 6 ne s'appliquait et n'empêchait les staries de courir que si les affréteurs avaient désigné et fourni un emplacement sûr accessible dès l'arrivée du navire et si, après ladite arrivée, il se produisait un événement qui cause un retard indépendant de la volonté des affréteurs. Il suit de là que l'exonération prévue à la clause 6 ne sera que rarement appliquée dans la pratique. Le texte embrouillé de l'Asbatankvoy a, semble-t-il, donné lieu à une décision qui, d'une manière générale, ne reflète pas les intentions des affréteurs et des fréteurs. C'est ce qui ressort des sentences arbitrales rendues dans des affaires ultérieures où, en appel devant les tribunaux, la décision de la Laura Prima a été appliquée à des situations qui étaient différentes. Ainsi dans l'affaire K/S Arnt J. Moerland c. Kuwait Petroleum Corporation (The "Fjordaas") 371/, les arbitres majoritaires ont estimé que la décision de la Laura Prima (à savoir que les affréteurs étaient tenus de désigner un poste qui soit immédiatement accessible, indépendamment du point de savoir si le retard du navire pour l'atteindre échappait à leur contrôle) devrait être limitée aux cas d'encombrement. Ils ont dit : "C'est un fait fondamental et essentiel que la responsabilité prévue par les chartes-parties au voyage en matière nautique pèse sans conteste sur les fréteurs et non sur les affréteurs. Nous ne connaissons pas de charte au voyage qui ait essayé de faire passer cette responsabilité nautique sur les épaules des affréteurs". Mais, le Tribunal dans l'affaire du Fjordaas s'est estimé lié par la décision de la Chambre des lords concernant la Laura Prima et a dit que cette décision s'appliquait à tous les retards, y compris ceux qui relevaient de la navigation. Cette conclusion, là encore contraire à l'avis des arbitres, qui sont du métier, quant à la répartition traditionnelle du risque en vertu d'une charte au voyage, a été reprise dans l'affaire Palm Shipping Inc. c. Kuwait Petroleum Corporation (The "Sea Queen") 372/. Dans un autre arbitrage 373/, il a été dit : "La décision de la Laura Prima était une décision sévère et elle avait eu incontestablement (selon les arbitres majoritaires) des conséquences qui étaient contraires aux intérêts de la profession et qui n'auraient jamais été acceptées par l'auteur de la formule imprimée de la charte ou par les contractants qui ont adopté ladite formule ...". Venait ensuite cette observation : "Si la décision dans l'affaire de la Laura Prima a pour effet de refuser aux affréteurs le bénéfice de la dernière phrase de la clause 6 (de l'Asbatankvoy C/P) dans les cas de mauvaises conditions météorologiques, le résultat semble vraiment abusif. Loin d'avoir le bénéfice de la protection générale d'une exonération dans les cas où le mauvais temps empêche le navire de gagner un poste d'accostage avant que les staries ne commencent à courir, les affréteurs se retrouvent avec une exonération qui ne vaut pratiquement rien" 374/.

245. Ces dispositions des clauses 6 et 9 de l'Asbatankvoy ne sont pas les seules stipulations de la charte en matière de staries qui ont donné matière à litige. La stipulation de la clause 6 concernant les six heures de préavis a fait l'objet de sentences arbitrales contradictoires aux Etats-Unis, de même que celle de la clause 7 concernant le temps du déplacement d'un poste

371/ (1988) 1 Lloyd's Rep. 336.

372/ 215 LMLN 30 janvier 1988.

373/ 151 LMLN du 15 août 1985.

374/ D. Savies, "Commencement of Laytime", Lloyd's of London Press, 1987, p. 35.

à un autre et celles de la clause 8 relatives aux surestaries à demi-tarif 375/. Bien que la formule plus récente Asba II ait corrigé certaines des imperfections de l'Asbatankvoy, son libellé laisse encore la porte ouverte aux différends et aux litiges. Ces deux formules de charte sont largement utilisées malgré l'existence de textes plus modernes et mieux rédigés de chartes aux voyage pour navires-citernes telles que l'Exxonvoy 1984, la Shelvoy 5 et la Tankervoy 87.

4. Suspension des staries

246. L'interprétation des clauses de staries dans le droit des pays de l'Europe continentale diffère parfois de celle du droit anglais et américain. Lorsque, comme c'est souvent le cas dans les formules de charte les plus anciennes telles que, par exemple, la Synacomex Grain Charter 1957 ou l'Africanphos Phosphate Charter 1950, les événements qui peuvent avoir pour effet de suspendre le cours des staries ne sont pas spécifiés clairement ou de façon suffisamment détaillée, les staries peuvent être calculées différemment selon les pays. La position du droit anglais sur la suspension du temps de planche est exposée par Scrutton dans son ouvrage sur les chartes-parties 376/ de la manière suivante : "Si, aux termes de la charte, l'affrèteur a accepté d'achever le chargement ou le déchargement avant l'expiration d'un délai spécifié, il a pris là un engagement absolu et inconditionnel et il doit répondre de son inexécution, quelle que soit la nature des événements qui l'ont empêché de l'exécuter, sous réserve que lesdits événements n'entrent pas dans le champ des exceptions prévues par la charte, ou qu'ils ne tiennent ni à l'illicéité du chargement ou du déchargement au lieu où il doit être effectué, ni à la faute du fréteur ou de ceux dont il est garant".

247. Le point de savoir ce qui constitue une "faute" du fréteur a été examiné dans l'affaire Total Transport Corporation of Panama c. Amoco Trading Co. (The "Altus") 377/, où il a été dit que "les staries peuvent être suspendues ou interrompues par un acte du fréteur qui a pour effet d'empêcher d'achever le chargement ou de commencer le voyage, même sans rupture du contrat de sa part, si l'acte constitue une faute qui n'est tout de même pas loin d'une rupture de contrat ou qui n'est pas excusable en droit".

248. Il y a beaucoup d'incohérences et de contradictions dans la jurisprudence américaine mais les décisions récentes paraissent suivre à peu près la position du droit anglais 378/. Toutefois, dans le droit de la plupart des pays scandinaves, de la République fédérale d'Allemagne et probablement aussi dans le droit néerlandais et le droit français, les causes de retard sont divisées en deux "sphères", celle des risques mis à la charge des affréteurs et celle des risques mis à la charge des fréteurs. Voici ce que dit Tiberg dans son ouvrage sur le droit des surestaries 379/ : "La division scandinave

375/ Voir en général à propos de ces clauses McCune dans The "Asbatankvoy" Charter (1984) pp. 26 à 54.

376/ Op.cit., à la p. 317.

377/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 423-430.

378/ Voir The Malmohus 1960 A.M.C. 1191; Compania Naviera Puerto Madrin c. Esso Standard Oil Co. (S.D.M.Y. 1961) 1962 A.M.C. 147; Pennsylvania R.R. Co. c. Moore McCormack Lines 1967 A.M.C. 5.

379/ 3ème édition, à la page 496.

et allemande des risques en deux sphères, que l'on retrouve dans le droit néerlandais où le temps de planche est fixé par contrat, va au-delà de la faute personnelle des fréteurs et exonère l'affréteur de tout retard entrant dans la "sphère" du fréteur - la part du travail qui lui est allouée. Le Code allemand, qui repose sur l'idée de livraison le long de quai, charge le navire de l'embarquement des marchandises à bord et de leur débarquement au port de destination. Le Code néerlandais, promulgué à une époque où les clauses b.a.b. (bord à bord) étaient devenues d'un usage plus courant, suspend le cours des staries dans les cas de négligence du fréteur ou lorsqu'il est empêché de s'acquitter de son obligation. Les Codes scandinaves, d'une manière plus générale, parlent d'"empêchements de la part du navire". Cette dernière formule permet de prendre en compte des éléments autres que la personne qui exécute effectivement le travail".

249. Il suit de là que dans les droits scandinave, allemand et néerlandais le cours des staries peut être interrompu dans des cas où il pourrait ne pas l'être, faute d'une stipulation expresse, en droit américain et anglais, lorsque des empêchements :

- "I. ... entravent le travail que le fréteur doit exécuter, sauf s'ils peuvent être attribués à la faute de l'affréteur ou à des causes qui dépendent de sa volonté.
- II. ... viennent de l'incapacité structurelle du navire à embarquer ou débarquer les marchandises à la cadence convenue ou d'une panne des appareils du navire ou de l'insuffisance de son équipage ou d'interdictions ou de restrictions visant le navire ou le transporteur.
- III. ... surviennent à bord du navire en raison de la nature de la marchandise spécifiée dans le contrat, sous réserve que l'arrêt ne soit pas décidé dans le seul intérêt du propriétaire de la marchandise.
- IV. ... sont imputables au fait que la marchandise a subi une avarie pendant qu'elle était à bord du navire, sous réserve que cette avarie ne soit pas due à des particularités qui tiennent à la nature même de la marchandise ..." 380/

5. Surestaries

250. Si le temps de planche est épuisé mais que le chargement ou le déchargement ne soit pas encore terminé, l'affréteur sera tenu de payer des surestaries pour dédommager les fréteurs de tout retard additionnel. Comme l'a dit un juge anglais :

380/ J. Tiberg, op.cit., pp. 497-501; et voir Vreede "Unexpected Extra Costs of Discharge and Demurrage", communication présentée au VIIIème Congrès international d'arbitres maritimes, Madrid 1987, et Trappe (1986) L.M.C.L.Q. 251. Il semblerait d'après l'article mentionné en dernier que le droit français est analogue au droit allemand sur ce point.

"Tous les frais généraux et une bonne proportion des dépenses de fonctionnement du navire sont payés même si le navire est dans le port. En conséquence, le fréteur risque de lourdes pertes si les opérations dépassent le délai qu'il avait négocié et que le prochain emploi du navire pour le transport d'une cargaison se trouve ainsi retardé. Pour le dédommager de ces pertes, l'affréteur s'oblige par le contrat à payer en plus, au titre de l'immobilisation du navire au-delà des staries, des surestaries à un certain tarif journalier." 381/

251. Les législations nationales sont divisées sur la nature des surestaries. Certaines, l'anglaise par exemple, les considèrent comme des dommages-intérêts libératoires pour rupture de contrat parce que le navire a été retardé au-delà du temps de planche, d'autres en font un supplément du fret. "La théorie du supplément de fret est classique en France et paraît généralement acceptée par les tribunaux, alors que des auteurs penchent en faveur de la thèse de l'indemnité et que d'autres, surtout ces dernières années, abandonnent tout attachement doctrinaire à de telles idées préconçues. La théorie des surestaries-indemnités domine en Belgique. En Italie, l'idée que les surestaries sont une indemnisation sui generis a gagné du terrain, surtout, semble-t-il, parce que le Code fait de l'affrètement un contrat de transport, mais la thèse du supplément de fret a refait surface dernièrement. Les auteurs qui ont écrit récemment sur le droit néerlandais donnent aux surestaries le caractère, non pas d'une indemnité, mais d'une rétribution due au titre de la prolongation du temps d'attente ... Le droit américain a peu parlé de la nature des surestaries, et encore le fait-il le plus souvent de manière contradictoire, les uns disant que ce sont un supplément de fret ou des dommages-intérêts, alors que pour d'autres il s'agit simplement d'une clause pénale ... Les auteurs scandinaves et allemands ont généralement adopté une position plus neutre et tiennent les surestaries pour une indemnisation sui generis exigible pour tout dépassement du délai de staries" 382/.

252. Ces différences des doctrines et jurisprudences nationales peuvent conduire à des décisions contradictoires de la part des tribunaux judiciaires et d'arbitrage. Voici ce qu'en dit Tiberg : "Dans ce débat confus sur la nature fondamentale des surestaries les théories servent parfois à justifier un résultat particulier, alors que dans d'autres affaires les décisions des tribunaux ou les solutions du législateur sont appelées à justifier la théorie adoptée" 383/. Dans l'affaire anglaise du Lips 384/, le fréteur n'avait pas réussi à obtenir réparation du retard dans le paiement des surestaries qui lui avait été préjudiciable par suite des fluctuations du taux de change entre la livre et le dollar. A la Chambre des lords, lors Mackay a exprimé l'avis qu'il y aurait eu matière à indemnisation si la charte-partie avait spécifié une date pour le paiement des surestaries. Mais lord Brandon a estimé pour sa part que puisque les surestaries étaient des dommages-intérêts libératoires pour rupture de contrat, les notions de date contractuelle pour le paiement de ce genre de dommages-intérêts et de paiement de dommages-intérêts pour retard dans le paiement des dommages-intérêts n'étaient pas fondées en droit.

381/ Selon le juge Donaldson dans Navico A.G. c. Vrontados Naftiki Etairia P.E. (1968) 1 Lloyd's Rep. 379-383.

382/ H. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp. 531-535.

383/ Ibid., p. 533.

384/ (1987) 3 All ER 110.

253. La plupart des chartes-parties contiennent des stipulations concernant les surestaries. La Gencon est une des rares qui limitent leur durée. Elle dit : "Dix jours courants de surestaries au taux indiqué de ... par jour ou au prorata de toute fraction de jour utilisée, payables jour par jour, seront accordés aux négociants dans leur ensemble aux ports de charge et de déchargement" 385/. La plupart des chartes-parties, en revanche, ne fixent pas de limite aux surestaries. La clause de la Multiform, par exemple, dit : "Si le navire est retenu plus longtemps par le chargement/déchargement, des surestaries seront payées par les affréteurs aux fréteurs au taux de ... par jour ou au prorata de la fraction de jour utilisée" 386/.

254. Si la charte-partie ne parle pas des surestaries et que le délai de staries soit épuisé ou si le délai de surestaries, ayant été fixé par la charte-partie, est venu à expiration avant l'achèvement du chargement ou du déchargement, les fréteurs auront le droit de réclamer des dommages-intérêts pour l'immobilisation du navire. Il s'agit de dommages-intérêts qui ne sont pas libératoires et sont déterminés par les lois nationales qui là encore n'envisagent pas le problème de la même façon 387/.

255. Le cours des surestaries est ininterrompu et les exceptions (par exemple dimanches et jours fériés, mauvais temps, grèves, etc.) qui s'appliquent aux staries, ne leur sont normalement pas applicables sauf disposition expresse à l'effet du contraire. L'expression "une fois en surestarie, toujours en surestarie" (once on demurrage, always on demurrage) est une formule généralement acceptée dans le monde des transports maritimes. La raison en est que si l'affréteur avait chargé ou déchargé le navire dans le délai de staries qui lui était alloué, le navire n'aurait pas été immobilisé pendant une période de temps admise par ailleurs en dérogation.

256. On s'est demandé si la règle s'appliquait aussi dans les cas où le navire, ayant utilisé au port de charge la totalité du temps de planche autorisé pour le chargement et le déchargement, se trouve en surestaries quand il arrive au port de déchargement, et si l'affréteur est en l'occurrence admis au bénéfice des six heures de préavis contractuel avant que les surestaries ne recommencent à courir. La question s'est posée dans l'affaire Nippon Yusen Kaisha c. Société Anonyme Marocaine de l'industrie du Raffinage (The "Tsukuba Maru") 388/ et le Tribunal a appliqué la règle car la charte-partie (Exxonvoy 69) ne contenait pas de disposition indiquant que les exceptions concernant les staries s'appliquaient dès que le navire se trouvait en surestaries. Alors que les formules types pour marchandises solides ne contiennent pas de dispositions expresses en la matière, certains contrats d'affrètement pétrolier stipulent expressément que les surestaries ne commencent à courir qu'à l'expiration du délai qui suit l'avis de prêt à opérer. L'Exxonvoy 84, par exemple, dans sa clause 13(a), dit : "Les staries ou les surestaries, prévues dans la présente charte-partie, commenceront ou recommenceront à courir à l'expiration des six heures suivant la réception par l'affréteur ou son représentant de l'avis de prêt à opérer ...".

385/ Clause 7, il semble que dans la pratique la clause 7 est fréquemment supprimée. Voir également la clause 10 de la charte-partie SCANCON qui contient une disposition analogue.

386/ Clause 9; voir également la clause 20 de la Norgrain 89.

387/ H. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., pp. 556-566.

388/ (1979) 1 Lloyd's Rep. 459.

257. Quelques chartes-parties, toutefois, prévoient expressément que les exceptions en matière de staries s'appliquent aux surestaries ou que certains événements ont pour effet de faire réduire de moitié le taux de ces dernières. La Tankervoy 87, par exemple, dit : "Le temps perdu en raison de l'une des causes suivantes ne sera pas compté comme staries ou comme surestaries si le navire se trouve en surestaries ...". La liste des événements cite comme causes de suspension l'attente de la prochaine marée haute ou du lever du jour pour quitter l'emplacement d'attente et gagner la passe d'entrée, l'arrêt sur ordre du navire, la panne ou l'insuffisance du navire, la négligence des fréteurs ou de leurs agents ou le manquement à leurs obligations, la grève, le lock-out ou autre entrave au travail de l'équipage et du pilote ou du personnel du remorqueur 389/. Elle stipule en outre que le tarif des surestaries sera réduit de moitié si elles sont encourues à cause d'un des événements suivants : "a) intempéries et mer mauvaise; b) effets d'un incendie ou d'une explosion, ou panne des appareils à l'installation à quai non imputable à la négligence des affréteurs, des chargeurs ou des réceptionnaires ou de leurs préposés ou agents; c) acte de Dieu; acte de guerre; acte d'ennemis; restrictions de quarantaine; grève; lock-out; entrave au travail; risques; agitation populaire ou arrêt ou contrainte de princes ou peuples (excepté que les surestaries seront payées au tarif plein pour le temps perdu à cause de grèves, de lock-out ou d'empêchements déjà commencés lorsque le port en question a été désigné ..." 390/. La clause pertinente de l'Exxonvoy 84 stipule que tout retard ayant pour cause "l'incendie, une explosion ou une grève, un lock-out ou l'arrêt de travail ou une panne de machines ou d'appareils à l'intérieur ou à proximité des installations" comptera comme staries ou, si le navire se trouve en surestaries, comme surestaries et que les surestaries encourues seront payées au tarif plein. Dans la plupart des chartes pour navires-citernes ces événements auraient donné lieu à des surestaries à demi-tarif. La clause prévoit en outre que le taux des surestaries sera réduit de moitié pour tout retard "beyond the reasonable control" du fréteur ou de l'affréteur dont les conséquences sur les staries/surestaries ne sont pas spécifiées ailleurs dans la charte 391/. "Seule l'expérience montrera quelles difficultés posera éventuellement l'interprétation de l'expression "beyond the reasonable control" d'un contractant" 392/.

258. En ce qui concerne les exceptions stipulées par les chartes au voyage pour marchandises solides, on peut citer, parmi celles qui ont une propension marquée à susciter des litiges en raison de leur libellé anachronique et ambigu, les clauses de grève de la Gencon et de la Centrocon. Celle de la Gencon, clause 15, autorise les fréteurs à résilier le contrat si une grève ou un lock-out affecte le chargement à moins que les affréteurs acceptent que "les staries soient calculées comme s'il n'y avait ni grève ni lock-out". Si une partie de la cargaison a été chargée avant le commencement de la grève ou du lock-out, les fréteurs doivent continuer le voyage avec les marchandises ainsi chargées, le fret n'étant dû que sur cette partie de la cargaison, mais en ayant la faculté de compléter la cargaison en route avec d'autres marchandises pour leur propre compte. Pour ce qui est du déchargement, en revanche :

389/ Voir la clause 9(b).

390/ Clause 10; voir également Asbatankvoy, clause 8; Asba II, clause 8; Bleepvoy 2 '83', clauses 19 et 20; Shellvoy 5, clauses 14 et 15(2).

391/ Voir la clause 14 (a) et (d).

392/ H. Williams, Commentaries on Tanker Voyage Charterparties, op.cit., p. 42.

"... S'il y a grève ou lock-out affectant le déchargement de la cargaison à l'arrivée ou après l'arrivée du navire dans le port de déchargement ou au large de ce port et s'il n'y est pas mis fin dans les 48 heures, les réceptionnaires ont l'option de garder le navire en attente jusqu'à la fin de cette grève ou de ce lock-out, moyennant paiement des surestaries à demi-tarif après expiration du temps prévu pour le déchargement, ou de diriger le navire vers un port sûr où il pourra décharger en sécurité sans risque d'être retenu par une grève ou un lock-out..."

259. La clause de grève de la Gencon est souvent incorporée dans d'autres chartes, parfois comme stipulation de la formule imprimée, à l'instar, par exemple, de la Riodoceore Iron Ore Charter Party 1967. Les Tribunaux anglais, ayant à interpréter cette clause dans l'affaire Salamis Shipping (Panama) S.A. c. Edm. van Meerbeeck & Co. S.A. (The "Onisilos") 393/ et encore dans l'affaire Superfos Chartering A/S c. N.B.R. (London) Limited (The "Saturnia") 394/, ont dit qu'elle était confuse et ambiguë 395/.

260. La clause de grève de la Centrocon a, elle aussi, donné lieu à de nombreux litiges. En voici le texte (avec l'amendement "recommandé" entre parenthèses):

"Si la cargaison ne peut pas être chargée du fait d'émeutes, d'une agitation populaire ou d'une grève ou d'un lock-out d'une catégorie d'ouvriers indispensables au chargement, ou en raison d'une obstruction ou de blocages indépendants de la volonté des affréteurs (causés par des émeutes, une agitation populaire ou une grève ou un lock-out interrompant le travail des chemins de fer ou du dock ou d'autres lieux de chargement) ou si la cargaison ne peut pas être déchargée en raison d'émeutes, d'une agitation populaire ou d'une grève ou d'un lock-out d'une catégorie d'ouvriers indispensables au déchargement, le temps de chargement ou de déchargement, selon le cas, ne comptera pas pendant que lesdites causes dureront, à condition qu'une grève ou un lock-out des employés des chargeurs et/ou des réceptionnaires n'interrompe pas le cours des surestaries alors que par l'exercice d'une diligence raisonnable ils auraient pu se procurer une autre main-d'oeuvre appropriée aux tarifs en vigueur avant la grève ou le lock-out. En cas de retard imputable à l'une des causes susmentionnées, aucune réclamation en dommages-intérêts ou surestaries ne pourra être faite par les affréteurs/réceptionnaires de la cargaison ou par les propriétaires du vapeur. Cependant, aux fins du calcul de la prime de célérité, le temps perdu par le vapeur en raison d'une des causes ci-dessus sera compté comme temps utilisé pour le chargement ou pour le déchargement, selon le cas."

393/ (1971) 2 Lloyd's Rep. 29.

394/ (1984) 2 Lloyd's Rep. 366, confirmé (1987) 2 Lloyd's Rep. 43.

395/ Voir en outre par. 25 du présent rapport.

261. Dans l'affaire Union of India c. Compania Naviera Aeolus S.A. (The "Spalmatori") 396/, les Tribunaux anglais ont tenu pour obscure la clause de grève de la Centrocon. Un des juges de la Chambre des lords a fait observer: "Il est assez évident que la troisième phrase n'existait pas dans le texte d'origine et qu'elle a été ajoutée plus tard. Je n'arrive pas à imaginer un rédacteur même le plus dépourvu de sens juridique qui écrirait d'un seul tenant la clause telle qu'elle se présente actuellement". Il a poursuivi: "Il n'y a pas d'interprétation ni d'explication entièrement satisfaisantes de la troisième partie de cette clause et l'on est obligé de choisir entre deux conclusions aussi peu satisfaisantes l'une que l'autre" 397/.

6. Prime de célérité (Dispatch money)

262. La prime de célérité est le montant dû par les fréteurs aux affréteurs si ces derniers achèvent le chargement ou le déchargement avant l'expiration du délai de staries et ainsi restituent le navire aux fréteurs plus tôt qu'ils ne l'auraient fait s'ils avaient utilisé le temps de planche dans sa totalité. Le temps gagné sur les staries ne donne le droit de réclamer une prime de célérité que si la charte-partie contient une clause spéciale à cet effet. C'est souvent le cas des chartes au voyage pour marchandises solides. A noter, toutefois, que la Gencon est muette sur ce point.

263. La Multiform, dans sa clause 9, dit: "Pour les jours de staries gagnés au chargement/déchargement, les fréteurs paieront aux affréteurs une prime de célérité à un taux égal à la moitié du taux des surestaries par jour ou au prorata de la fraction de jour utilisée". La clause de la Norgrain 89 est ainsi libellée: "Une prime de célérité sera due par les fréteurs à un taux égal à la moitié du taux des surestaries pour tout le temps de staries gagné aux ports de charge et/ou de déchargement" 398/. Parmi les autres expressions utilisées on peut citer "tout le temps gagné", "tout temps gagné", "tout le temps de travail gagné" et "temps gagné".

264. L'interprétation des clauses de célérité a donné lieu à des litiges. Comme Carter l'a fait observer: "L'interprétation des dispositions relatives au paiement d'une prime de célérité pour le temps "gagné" au chargement ou au déchargement s'est avérée extrêmement difficile. Le temps dont il est question doit-il s'entendre du temps gagné au profit du fréteur ou du temps gagné sur les jours de staries? Si les dimanches sont exclus des staries, faut-il les compter dans le calcul du temps gagné?" 399/ Dans l'affaire anglaise du Re Royal Mail Co. and River Plate SS. Co. 400/, la clause de la charte-partie disait: "20 jours courants ... seront alloués aux affréteurs pour les opérations relatives à la cargaison (jours fériés et intervalle entre 13 heures les samedis et 7 heures les lundis exceptés), ... Les armateurs du navire paieront une prime de célérité de 10 livres sterling par jour pour chaque jour courant gagné". Le Tribunal a estimé que le mot "gagné" devait

396/ (1960) 1 W.L.R. 297; (1962) 1 Q.B.1; (1964) A.C. 868.

397/ N.V. Reederij Amsterdam c. President of India (The "Amstelmolen") (1961) 2 Lloyd's Rep. 215. Pour d'autres observations sur la clause de grève de la Centrocon, voir par. 22 et 23 du présent rapport.

398/ Clause 20; voir également Synacomex, clause 7; Fertivoy 88, clause 16.

399/ Carver, op.cit., par. 1948.

400/ (1910) 1 K.B. 600.

être pris dans le sens de temps gagné pour les fréteurs, et que la prime de célérité était donc due pour la totalité du temps gagné sans déduction des jours fériés et des week-ends. Même conclusion dans l'affaire Laing c. Hollway 401/ où la stipulation était ainsi libellée : "Une prime de célérité de 10s par heure (sera due) pour tout temps gagné au chargement et/ou au déchargement". Mais l'affaire du Glendevon 402/ a donné lieu à une décision différente : la charte-partie disposait que le navire devait "être déchargé à la cadence de 200 tonnes par jour, si le temps le permet (dimanches et jours fériés exceptés)", et "s'il était déchargé plus tôt, (il devait) payer (une prime de célérité) au taux de 8s. 4d. par heure pour chaque heure gagnée". Le litige portait sur le point de savoir si un dimanche et un jour férié, se plaçant entre la fin du déchargement effectif et la fin du délai de staries, devraient être comptés dans le calcul de "chaque heure gagnée", aux fins de la prime de célérité. Le Tribunal a estimé que "chaque heure gagnée" signifiait chaque heure gagnée sur le temps de planche autorisé et non chaque heure récupérée sur la période dans laquelle s'inscrivait l'opération de déchargement. En conséquence, les deux jours en question devaient être exclus du calcul de la prime de célérité.

265. La décision rendue dans l'affaire du Glendevon a été suivie dans l'affaire Nelson c. Nelson Line 403/ où le passage litigieux était le suivant : "chaque jour de temps dégagé (clear day) gagné au chargement". La clause de la charte-partie était ainsi libellée : "Sept jours ouvrables où le temps permet de travailler (weather working days) (dimanches et jours fériés exceptés) seront alloués par les fréteurs aux affréteurs pour le chargement ... Pour tout dépassement des périodes indiquées ci-dessus, les affréteurs paieront des surestaries aux fréteurs ... Pour chaque jour gagné au chargement les affréteurs recevront ou seront autorisés à recevoir des fréteurs la somme de 20f".

266. Dans l'affaire Mawson SS. Co. c. Beyer 404/, le juge Bailhache a résumé ainsi les conclusions qu'il tirait de ces décisions :

"1. Sauf preuve contraire, la présomption est que l'objet et l'intention de ces clauses sont que les fréteurs paieront une prime de célérité aux affréteurs pour tout le temps gagné au profit du navire, qui sera calculée de la même manière que seraient calculées, dans le cas inverse, les surestaries, c'est-à-dire sans tenir compte de l'exception justifiant la suspension des staries ...

2. Cette présomption sauf preuve contraire peut être écartée, et l'est effectivement, dans le cas où soit i) les staries et le temps gagné grâce à la célérité sont traités dans la même clause et les surestaries dans une autre clause, soit ii) les staries, le temps gagné grâce à la célérité et les surestaries sont traités dans la même clause, mais pour ce qui est de l'interprétation de ladite clause, le Tribunal est d'avis, à cause de la réunion des mots ou pour une autre raison, que

401/ (1878) 3 Q.B.P. 437.

402/ (1893) P. 269.

403/ (1907) 2 K.B. 705.

404/ (1914) 1 K.B. 304-312.

les jours gagnés se rapportent, et sont donc utilisés dans le même sens, aux jours de staries tels qu'ils sont décrits dans la clause, et ne doivent pas être utilisés dans le même sens que les jours perdus du fait des surestaries."

267. Le taux de la prime de célérité est habituellement stipulé égal à la moitié du taux des surestaries : "Puisque le fréteur risque d'avoir des difficultés pour trouver à bref délai un autre emploi à son navire ou pour avancer la date du prochain voyage auquel il est affecté, il a moins à gagner à un achèvement inattendu du chargement et du déchargement qu'il n'a à perdre en cas de retard. Aussi la prime de célérité est-elle généralement fixée à la moitié du taux des surestaries" 405/.

B. Clauses de fret

268. La règle générale du common law, en l'absence de disposition expresse, est que le fret est payable à la livraison de la cargaison 406/. Les formules les plus anciennes de charte-partie au voyage reprennent cette règle, comme le font la clause 4 de la Gencon ou la clause 1 de la Chamber of Shipping's Fertilizers Charter, 1942 (Ferticon).

269. La Gencon, par exemple, stipule que le fret sera payé "sans escompte à la livraison de la cargaison, au taux de change moyen applicable le jour ou les jours de paiement ..." 407/. Par conséquent, si le fret est payable à la livraison, le risque de fret tombe habituellement sur les fréteurs, et si le navire arrive avec une cargaison où il y a des manquants ou sans cargaison à livrer, aucun fret n'est payable pour les marchandises qui ne sont pas livrées. En revanche, si la marchandise est livrée, le fret est payable dans sa totalité, même si elle a subi des avaries. Dans le droit anglais, l'affréteur peut intenter une action distincte en dommages-intérêts, mais il n'a pas le droit, sauf disposition expresse, de déduire du fret une créance pour avarie résultant d'une rupture du contrat. Dans l'affaire Dakin c. Oxley 408/, l'affréteur avait abandonné en paiement du fret la cargaison de charbon qui avait été tellement endommagée du fait de la négligence du capitaine et de l'équipage que sa valeur était inférieure au montant du fret. Le Tribunal a estimé que le fret était payable dans son intégralité puisque la cargaison avait été transportée et livrée, bien qu'en mauvais état, et que le recours de l'affréteur était une demande reconventionnelle.

405/ Selon le juge Donaldson dans Navico A.G. c. Vrontados Nafiki Etairia P.E. (1968) 1 Lloyd's Rep. 379 à la p. 383.

406/ Voir The Harriman, 76 U.S. (9 Wall.) 161 (1870); London Transport Co. c. Trechmann (1904) 1 K.B. 635.

407/ Clause 4; voir également la charte au voyage scandinave BIMCO 1956, modifiée en 1962, nom de code Scancon, qui dans sa clause 2 dispose que le fret sera payé "sans escompte et par acomptes au fur et à mesure du déchargement de la cargaison au taux de change moyen applicable le jour ou les jours de paiement". Voir en outre la charte-partie Continental Grain, nom de code "Synacomex", adoptée en 1957, modifiée en 1960 et 1974, dont la clause 4 stipule que "le fret est acquis et doit être payé à la livraison bonne et véritable de la cargaison".

408/ (1864) 15 C.B. (N.S. 646).

270. Dans les affaires du Brede 409/ et de l'Aries Tanker Corporation c. Total Transport Ltd. (The "Aries") 410/, le bien-fondé de la règle était contesté par les affréteurs qui, en raison de la prescription résultant de l'incorporation du paragraphe 6 de l'article III des Règles de la Haye dans la charte-partie, étaient empêchés de former une demande reconventionnelle contre une action intentée par les frètes en recouvrement de la fraction du fret que les affréteurs avaient déduite de la valeur de la cargaison pour tenir compte des manquants et des avaries.

271. Dans l'affaire du Brede, les affréteurs invitaient donc le juge "à prendre l'initiative "courageuse" de considérer l'exception datant du début du 19ème siècle comme un anachronisme et un vestige passablement fossilisé du passé auquel on ne saurait trouver la moindre justification dans le droit contemporain développé" 411/. Mais le juge Mocatta a estimé qu'il serait erroné de la part d'un juge de première instance de rompre avec une jurisprudence aussi solide et a donc laissé le soin à une instance supérieure de prendre éventuellement l'"initiative courageuse" 412/. Mais la Cour d'appel n'a pas pris l'"initiative courageuse" suggérée par les affréteurs car elle n'estimait pas nécessaire de justifier la règle dans la perspective du monde moderne 413/, et considérait que puisque la règle était en vigueur depuis au moins un siècle et demi cette longévité était en soi une raison suffisante pour ne pas la changer 414/. La Chambre des lords, dans l'affaire de l'Aries, n'a pas estimé elle non plus que la règle devrait être modifiée.

272. Ainsi dans la récente affaire Colonial Bank c. European Grain & Shipping Limited (The "Dominique") 415/, la Chambre des lords a estimé que même dans le cas où les frètes devenaient insolvable et résiliaient le contrat peu après l'expédition, les affréteurs n'étaient néanmoins pas admis à déduire du fret les pertes qu'ils avaient subies du fait de l'abandon du voyage. En l'espèce, le fret était effectivement payable cinq jours après la signature des connaissements mais "réputé acquis à l'expédition".

273. Certaines chartes modernes (en particulier dans l'affrètement pétrolier) autorisent effectivement des déductions. La formule de charte au voyage "Worldfood", qui est une charte pour marchandises solides négociée entre le Conseil maritime international et baltique (BIMCO) et le Programme alimentaire mondial, stipule dans sa clause de fret que les créances pour perte ou avarie des marchandises seront déduites du solde du fret et des surestaries à payer après la livraison, s'il n'y a pas une garantie d'un club de protection et d'indemnisation.

274. Toutefois, les formules de charte modernes pour marchandises solides et les clauses de fret qui sont ajoutées prévoient normalement que le fret intégral est acquis à l'expédition et sera payable à l'expédition ou peu de temps après. C'est le cas, par exemple, de la charte pour transports d'engrais

409/ (1972) 2 Lloyd's Rep. 511 - (1973) 2 Lloyd's Rep. 333.
410/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 334.
411/ (1972) 2 Lloyd's Rep. 511-523.
412/ Ibid., à la p. 525.
413/ Selon Cairns, L.J., (1973) 2 Lloyd's Rep. 333-341.
414/ Ibid., selon Roskill, L.J. à la p. 337.
415/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 431.

Fertivoy 88 qui stipule, dans sa clause 20, que le fret est payable soixante-douze heures après l'achèvement du chargement et la délivrance des connaissements et qui ajoute : "Le fret intégral sera réputé acquis à l'expédition, navire et/ou cargaison perdu ou non perdu". La Multiform 82 (révision 86) stipule, dans sa clause 5, que "le fret sera payé au taux de ... par tonne ... sur poids brut indiqué au connaissement ... Le fret sera réputé acquis lorsque la marchandise sera mise à bord et sera sans escompte et non restituable, navire et/ou cargaison perdu ou non perdu". La Norgrain 89 reprend le même libellé, dans sa clause 9(a), mais elle spécifie que "le fret sera payé intégralement d'avance à la remise des connaissements signés ...". Ces clauses mettent le risque de fret à la charge de l'affréteur du fait qu'elles déclarent le fret acquis et payable indépendamment de ce qui se passe pour le transport et la livraison des marchandises.

275. Plusieurs de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat ont reproché leur partialité aux clauses de fret qui ont pour effet d'admettre le fréteur au bénéfice du fret intégral alors même que la cargaison a peut-être été perdue ou le voyage abandonné. Même si la charte ne contient pas de stipulation semblable à celles qui viennent d'être citées, lorsque le fret est payable d'avance, le droit anglais n'en autorise pas la récupération quand bien même le navire et la cargaison seraient totalement perdus lors du voyage et rien ne serait reçu en livraison 416/. Cette règle est dite "particulière au droit anglais" 417/, et a suscité des critiques, y compris de la part de certains juges anglais. Dans l'affaire Byrne c. Schiller, les juges s'y sont conformés car ils s'estimaient liés par la jurisprudence et ils ont exprimé le voeu que le droit soit modifié et concorde avec celui du reste du monde. Le juge Cockburn a estimé que la règle était "fondée sur un principe erroné et rien moins que satisfaisant" et a ajouté que "la jurisprudence basée sur l'affaire mal jugée ... était trop solide pour être renversée et que si la loi devait être modifiée, elle devait l'être par voie législative et non par des décisions contraires" 418/.

276. Dans l'affaire de la Dominique 419/, le contrat était établi sur la formule Gencon avec des modifications écrites à la machine et les contractants y avaient ajouté une série de clauses dactylographiées qui notamment stipulaient le paiement d'avance du fret : "Le fret sera payé d'avance dans les cinq jours de la signature et de la remise des connaissements définitifs, le fret intégral étant réputé acquis à la signature des connaissements, sans escompte et non restituable, navire et/ou cargaison perdu ou non perdu ...". Devenus insolvable, les fréteurs avaient abandonné le voyage alors que les connaissements étaient déjà signés mais avant que le fret soit payé. Les affréteurs avaient donc dû s'arranger pour faire transporter la cargaison par un autre navire jusqu'à sa destination et cela avait entraîné des dépenses considérables. La Chambre des lords a estimé que les affréteurs étaient toujours tenus de payer le fret intégral car la clause signifiait que le droit des fréteurs au paiement du fret était acquis à la signature de tous les connaissements mais que le paiement était retardé jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq jours

416/ Voir De Silvale c. Kendall (1815) 4 M. & Ad. 445; Byrne c. Schiller (1871) L.R. 6 Ex.319.

417/ Voir Allison c. Bristol Mar.Ins. (1876) 1 A.C. 209-253.

418/ (1871) 6 L.R. Ex.319, à la p. 325; voir également p. 327.

419/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 431.

après que les connaissements, ayant été signés, seraient remis aux chargeurs. Ainsi, le droit des frètes au paiement du fret était acquis avant la résiliation de la charte-partie. Elle a néanmoins reconnu que la clause était rédigée dans un style alambiqué qui la rendait difficile à interpréter 420/.

277. Les formules de charte-partie au voyage pour navires-citernes, par contre, ne stipulent généralement pas que le fret sera payé d'avance. La plupart disposent que le fret doit être calculé sur la quantité chargée et payé à la livraison ou après l'achèvement du déchargement. La clause 2 de l'Asbatankvoy dit : "Le fret sera payable au taux stipulé ... et sera calculé sur la quantité embarquée (sauf le faux fret visé à la clause 3) telle qu'elle est indiquée sur le certificat d'examen du surveillant. Le paiement du fret sera effectué par l'affréteur sans escompte à la livraison de la cargaison à destination, sous déduction de tous débours ou avances faits au capitaine ou aux agents du frèteur ...". Pour éviter les problèmes et les différends que pouvait provoquer l'absence d'un certificat du surveillant de l'affréteur, certaines des formules considérées stipulent que le fret sera payé sur la quantité brute indiquée sur le connaissement 421/. Stipuler que le fret sera payable lorsque le déchargement sera achevé fait perdre au frèteur son droit de rétention sur la cargaison comme garantie du paiement du fret, mais cela ne semble pas être d'une importance considérable car ce privilège, difficile à exercer dans le trafic pétrolier, paraît de ce fait avoir une valeur moindre que dans les transports de marchandises solides 422/.

278. La question de l'interprétation de la clause de l'Exxonvoy 1969 (qui était identique à la clause précitée de l'Asbatankvoy) est venue devant la Cour d'appel anglaise dans l'affaire Shell International Petroleum c. Seabridge Shipping Ltd (The "Metula") 423/. Une partie de la cargaison ayant été perdue pendant le voyage, les affréteurs avaient payé le fret sur la quantité livrée. La Cour a estimé que le fret intégral calculé sur la quantité embarquée était payable à la livraison de toute quantité embarquée quelle qu'elle soit. Elle considérait que s'il était stipulé que le calcul se ferait sur la quantité embarquée, c'était parce qu'on voulait que le fret soit évalué à ce moment-là, bien que payable plus tard lorsque le navire serait arrivé à destination. Il ne s'agissait pas d'un fret forfaitaire (lump sum freight) à proprement parler, mais il en avait les caractéristiques en ce qu'il était calculé sur la quantité embarquée et devait être payé sur cette quantité, même s'il y avait un manquant.

279. Les clauses de fret des chartes-parties au voyage pour navires-citernes sont souvent "tempérées" par l'inclusion de clauses dites de rétention de la cargaison et de perte de rendement (out-turn loss) qui permettent à l'affréteur de déduire du fret la valeur des manquants, y compris le fret dû en ce qui les concerne. "Ces clauses commencent à être utilisées dans les contrats

420/ Ibid., à la p. 435.

421/ Voir Exxonvoy 84, clause 6(a), et Shellvoy 5, clause 5.

422/ P. Todd, op.cit., pp. 70-71.

423/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 5.

d'affrètement pétrolier; et comme elles portent en elles des risques considérables de litiges, il faut qu'elles soient rédigées avec le plus grand soin" 424/.

C. Clauses de cessation de responsabilité (cesser clauses)

280. Ces clauses visent à arrêter au moment de l'expédition la responsabilité des affréteurs et à transférer la responsabilité de l'exécution du contrat aux réceptionnaires de la cargaison. Elles semblent avoir été introduites en Angleterre vers le milieu du siècle dernier pour protéger les affréteurs qui intervenaient simplement en qualité de mandataires 425/. "Introduites à l'origine pour protéger les courtiers agissant au nom de tiers, elles sont devenues d'un emploi courant dans la plupart des formules de charte-partie, et sont acceptées tout naturellement avec le document utilisé dans le trafic considéré, qu'elles soient ou non nécessaires en l'espèce" 426/.

281. Leur libellé varie considérablement. La clause de la Baltimore Form C Grain Charter dit : "La responsabilité incombant à l'affréteur en vertu de la présente charte cessera dès que les marchandises auront été expédiées"427/. La clause 21 de la C (Ore) 7 Iron Ore Charter dit : "Toute responsabilité des affréteurs cessera dès qu'auront été effectués le chargement et le paiement d'avance, s'il est stipulé, les fréteurs ayant un privilège sur la cargaison pour le paiement du fret, du faux fret et des surestaries". On retrouve un libellé analogue dans les clauses de l'Africanphos Phosphate Charter et de la Cemenco Cement Charter. La Gencon, dans sa clause 8, stipule que les affréteurs resteront responsables du paiement du faux fret, des surestaries et des dommages-intérêts pour immobilisation du navire encourus au port de chargement et du paiement du fret, des surestaries et des dommages-intérêts pour immobilisation du navire encourus au port de déchargement mais "seulement dans la mesure où les armateurs auront été dans l'impossibilité d'en obtenir le paiement en exerçant leur droit de rétention sur la cargaison". La Norgrain 49 stipule, dans sa clause 35, que les affréteurs resteront responsables du paiement du fret, du faux fret et des surestaries au chargement ainsi que pour toutes les autres matières prévues dans la charte-partie pour lesquelles la responsabilité des affréteurs est stipulée. La Multiform 82 (révision 86) sous le titre "lien and cesser" (privilège et cessation de responsabilité), dans sa clause 24, donne aux fréteurs un privilège sur la cargaison pour le paiement du fret, du faux fret, des surestaries et de la contribution aux

424/ P. Todd, op.cit., pp. 78-80; pour un exemple de clause de rétention, voir B.P. Shipping Revised and Additional Clauses, Cl.12; pour l'interprétation d'une clause de perte de rendement, voir The Olympic Brilliance (1981) 2 Lloyd's Rep. 176, affaire dans laquelle il a été décidé que la clause donnait aux affréteurs le droit d'opérer sur le fret une déduction définitive de la valeur des manquants et pas seulement de le retenir comme sûreté pour le paiement d'une éventuelle créance future.

425/ Francesco c. Massey (1873) L.R.8 EX. 101; pour la clause dans sa forme antérieure, voir Milvain c. Perez (1861) 3 E. & E. 495; Oglesby c. Yglesias (1858) E.B. & E. 390.

426/ H. Tiberg, The Law of Demurrage, op.cit., p. 610.

427/ Clause 6; la clause 5 donne un droit de rétention sur la cargaison pour le paiement du fret, du faux fret, des surestaries ou de la contribution aux avaries.

avaries qui leur sont dus en vertu de la charte-partie, mais stipule que les affréteurs restent responsables pour le paiement du fret, du faux fret et des surestaries ainsi que pour toutes les autres matières prévues dans la charte-partie pour lesquelles la responsabilité des affréteurs est stipulée.

282. Les clauses de cessation de responsabilité ont donné lieu à de nombreux litiges. Voici ce qu'en dit un auteur :

"Il serait exagéré d'affirmer que l'on pouvait extraire un ensemble de règles simples et logiques des nombreuses décisions que les Tribunaux ont rendues à propos des clauses de cessation de responsabilité et des privilèges. L'évolution des exigences du négoce qui a, par exemple, renoncé peu à peu à stipuler la durée des surestaries, le changement graduel de la position des juges, influencés en retour par les desiderata des négociants, la variété même et souvent l'obscurité des clauses de staries, de cessation de responsabilité, de privilège et de surestaries sont autant de facteurs qui ont contribué pendant une centaine d'années à l'incertitude qui règne encore dans cette branche du droit." 428/

283. Ceux qui ont essayé de les interpréter se sont demandé notamment quelle devait être la portée de la cessation de responsabilité des affréteurs et si la cessation concernait toutes les créances ou seulement les obligations futures. Les versions anciennes de la clause stipulaient souvent que la responsabilité des affréteurs cessait à tous égards que ce soit "avant, pendant ou après l'expédition de la marchandise" 429/. Mais dans les cas où la clause n'exonérait pas expressément les affréteurs de la responsabilité encourue avant l'expédition, les opinions étaient divisées sur le point de savoir si elle les libérait effectivement de leurs obligations nées avant le chargement. La jurisprudence a maintenant établi que la responsabilité des affréteurs s'éteint à condition qu'un recours, sous la forme d'un privilège, soit donné aux fréteurs pour leur garantir le paiement des sommes requises 430/, telles que le faux fret ou les surestaries au port de charge, et que ce privilège soit incorporé dans le connaissement de façon que les fréteurs puissent l'exercer à l'égard des porteurs du connaissement 431/.

284. La jurisprudence a établi en outre que l'étendue de l'exonération accordée à l'affréteur pour sa responsabilité contractuelle doit être égale ou équivalente à l'étendue du privilège accordé au fréteur. Dans l'affaire du Sinoe 432/, le juge Donaldson a qualifié ces clauses de "bêtes curieuses" car "elles ne veulent pas dire ce qu'elles semblent dire, à savoir que la responsabilité de l'affréteur cessera pour autant que les fréteurs aient un recours alternatif sous la forme d'un privilège sur la cargaison" 433/.

428/ Summerskill dans Laytime, op.cit., pp. 311-312.

429/ Milvain c. Perez (1861) 3 E. & E. 495; Oglesby c. Yglesias (1858) E.B. & E. 390.

430/ Voir Fidelitas Shipping Co. c. V/O Emportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113; Francesco c. Massey (1873) L.R. 8 Ex. 101.

431/ Voir Kish c. Taylor (1912) A.C. 604.

432/ (1971) Lloyd's Rep. à la p. 516.

433/ Voir en outre Hansen c. Harold (1894) 1 Q.B.D. 612-619; Clark c. Radford (1891) 1 Q.B. 625.

285. Les Tribunaux américains ont adopté une position analogue. Dans l'affaire Crossman c. Burril 434/, la règle d'interprétation qui a été posée est que la clause "doit être considérée, si possible, comme inapplicable à une obligation dont l'exécution ne serait pas garantie par un privilège proportionnel".

286. Ainsi la charte-partie crée un privilège et celui-ci est incorporé dans le connaissement qui est remis aux réceptionnaires de la cargaison et qui règle les rapports contractuels entre ces derniers et les fréteurs. Toutefois, la clause de cessation de responsabilité ne jouera que si le privilège est effectif au moment du déchargement de la marchandise 435/.

287. On se sert de clauses d'incorporation pour transférer les dispositions des chartes-parties dans les connaissements. Il a été considéré que les stipulations de ces clauses concernant notamment le "fret et toutes autres conditions énoncées dans la charte-partie" ont pour effet d'introduire dans le connaissement le privilège garantissant aux fréteurs le paiement des surestaries encourues au port de charge et du faux fret 436/ et qu'en conséquence elles lient l'endossataire de bonne foi du connaissement 437/.

D. Clauses de déroutement

288. Les pays de common law considèrent comme implicitement contenue dans les chartes-parties au voyage la condition que le navire accomplira le voyage par la route convenue dans le contrat sans déroutement injustifié et sans retard abusif. Tout détournement injustifié par rapport à l'itinéraire convenu donnera normalement le droit à l'affréteur de considérer que le contrat a été résilié par le fréteur. S'écarter de la route directe est considéré comme justifié et ne constitue pas une "déviation" quand on le fait, par exemple, pour sauver des vies (mais non des biens) et sous l'empire de la nécessité pour éviter un danger ou effectuer des réparations essentielles.

289. Le droit établi par le common law de se dérouter pour sauver des vies est étendu par les Règles de La Haye/La Haye-Visby aux biens et la notion de caractère raisonnable du déroutement est introduite comme critère général. Ainsi, l'Article IV des Règles stipule dans son paragraphe 4 :

434/ (179 U.S. 1), 21 S.Ct.38 (1900).

435/ The Sinoe (1972) 2 Lloyd's Rep. 201, The Cunard Carrier (1977) 2 Lloyd's Rep. 261.

436/ Le faux fret n'est pas un fret au sens strict du terme, mais une indemnité que doit verser aux fréteurs l'affréteur qui présente une cargaison inférieure à celle prévue à la charte-partie. Il s'agit donc d'une dette personnelle de l'affréteur et elle est contractée avant que les connaissements soient émis ou avant que l'endossataire acquière un droit quelconque à l'égard des marchandises indiquées sur le connaissement.

437/ Voir Kish c. Taylor (1912) A.C. 604; Fidelitas Shipping Co. c. V/O Exportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113; pour de plus amples détails sur les clauses d'incorporation, voir le chapitre IV du présent rapport.

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

290. Dans la Loi des Etats-Unis de 1936 relative au transport de marchandises par mer il a été ajouté une réserve ainsi libellée : "Etant entendu, toutefois, que si le déroutement a pour but d'embarquer ou de débarquer des marchandises ou des passagers, il sera, sauf preuve contraire, considéré comme déraisonnable".

291. Même dans les cas où elles incorporent expressément les Règles de La Haye/La Haye-Visby, les chartes-parties contiennent communément des clauses dites "Deviation clauses" ou "Liberty clauses". Certaines, comme la Worldfood et la Nuvoy 84, reprennent à peu près le paragraphe 4 de l'Article IV des Règles.

292. Il y a toutefois d'autres chartes qui cherchent à donner aux frêteurs des libertés plus grandes dans leurs clauses de déroutement que celles accordées par les Règles de La Haye. Plusieurs de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat ont critiqué les clauses des formules types comme la Gencon et la C (Ore) 7 et de la Nubaltwood qui donnent aux frêteurs des libertés très étendues en la matière. La clause de la Gencon dit :

"Le navire a la liberté de faire escale dans un port ou des ports quelconques dans quelque ordre que ce soit et qu'elle qu'en soit la raison, de naviguer sans pilote, de remorquer et/ou assister des navires dans toutes les situations et aussi de se dérouter pour sauver des vies et/ou des biens." 438/

293. La Chamber of Shipping Baltic Wood Charter Party 1973 (Nubaltwood) cherche à donner aux frêteurs des options quasiment illimitées en ce qui concerne la route à suivre et les ports où faire escale. Sa clause 13 dit :

"Le navire aura la liberté de naviguer sans pilote, d'emprunter n'importe quelle route, de se diriger vers un port ou des ports quels qu'ils soient, dans quelque ordre que ce soit, situés ou non sur la route ou dans une direction opposée ou au-delà du port de destination, et d'y séjourner, une ou plusieurs fois, pour mazouter ou charger ou décharger des marchandises, embarquer ou débarquer des passagers, ou pour toute autre raison quelle qu'elle soit..."

294. A première vue, le libellé de ces clauses semblerait assez large pour protéger les frêteurs contre les conséquences de n'importe quel déroutement. Mais la portée de la liberté qu'elles accordent aux frêteurs a donné lieu à de nombreux litiges. Les Tribunaux anglais ont donné de ces clauses une interprétation très restrictive, même dans les cas où le libellé était très large. Ils ont eu pour pratique d'autoriser les clauses de déroutement qui

438/ Clause 3; pour une clause à peu près similaire, voir la charte C (Ore) 7, clause 20.

relèvent de la sphère commerciale du contrat et de refuser de rendre exécutoire une clause qui, si elle produisait son plein effet, réduirait à néant l'objet commercial du contrat. Dans l'affaire Leduc c. Ward 439/, lord Esher a dit : "L'argument a été avancé que la clause (l'expression "liberté de faire escale dans n'importe quels ports dans quelque ordre que ce soit" également utilisée dans la clause de la Gencon et de la C (Ore) 7) confère la liberté de relâcher dans n'importe quel port du monde. Là encore, il s'agit d'interpréter une expression du langage commercial utilisée dans un document commercial, et je pense qu'elle ne peut avoir qu'une seule signification, à savoir que les ports où elle accorde la liberté de relâcher doivent être des ports qui sont essentiellement ceux par où le navire passera au cours du voyage convenu". En outre, dans l'affaire Stag Line c. Foscolo Mango 440/, lord Atkins a formulé les observations suivantes : "Même si l'escale est limitée à un port ou à des ports qui se trouvent sur la ligne géographique du voyage, et je pense qu'il faut à l'évidence qu'elle le soit, il ne faut pas pour autant l'autoriser pour n'importe quel motif. La liberté accordée en la matière ne pouvait raisonnablement pas aller jusqu'à donner le droit de gagner un port et d'y embarquer des amis du fréteur pour un voyage d'agrément ... Je pense pour ma part que les motifs envisagés sont des motifs d'affaires qui entreraient dans les intentions des contractants en raison même du voyage prévu pour le navire" 441/. Mais si la clause est rédigée dans un langage suffisamment ferme, les Tribunaux ou les arbitres ne seront peut-être pas en mesure de limiter le champ des libertés du fréteur en ce qui concerne l'itinéraire et les ports d'escale par référence à ce qui est raisonnable : on a considéré par exemple qu'il pourrait être difficile d'en donner une interprétation restrictive lorsque sont utilisées des expressions comme "any ports whatsoever" (tous ports quels qu'ils soient), qui est celle de la clause précitée de la Nubaltwood 442/.

295. Des problèmes peuvent se poser lorsque la charte-partie contient à la fois une clause de déroutement et une clause paramount incorporant les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby. On peut se demander si les deux dispositions sont incompatibles et dans quelle mesure elles le sont, et en cas de conflit de textes, lequel devrait prévaloir. La situation se complique encore si la charte-partie a aussi une clause de déroutement pour soutage. La Multiform 82 (révision de 1986), par exemple, contient une clause paramount (clause 33) qui incorpore dans la charte les Règles de La Haye-Visby, et contient aussi une clause de déroutement (clause 25) qui est plus restrictive que le paragraphe 4 de l'Article IV des Règles, en ce qu'elle n'autorise le déroutement que pour sauver des vies ou des biens à l'exclusion des déroutements pour motif raisonnable qui sont permis par les Règles de La Haye-Visby. Elle a aussi une clause de soutage P. & I. (clause 32) qui stipule que le navire aura, dans le cadre du voyage contractuel, la liberté de se diriger vers n'importe quels ports, que ces ports soient situés ou non sur la ou les routes directes et/ou habituelles menant à l'un quelconque des ports de charge ou

439/ (1888) 20 Q.B.D. 475-482.

440/ (1982) A.C. 328; ces affaires concernaient des connaissements, mais les mêmes principes valent aussi pour les clauses de déroutement des chartes-parties. Voir en outre Glynn c. Margetson (1893) A.C. 35.

441/ Les Tribunaux américains ont suivi un raisonnement analogue. Voir Gilmore et Black, The Law of Admiralty, op.cit., pp. 178 et 209-210.

442/ Frenkel c. MacAndrews (1929) A.C. 545, 564.

de déchargement convenus dans la charte-partie, pour mazouter et prendre n'importe quelle quantité de combustible de soute "que cette quantité soit ou non nécessaire pour le voyage prévu par la charte".

296. Il est toutefois douteux qu'un déroutement autorisé en vertu de la clause à la seule fin de s'approvisionner en combustible de soute pour un voyage autre que le voyage prévu par la charte serait considéré comme un déroutement raisonnable et à ce titre comme un déroutement justifié avec les Règles de La Haye-Visby qui sont incorporées dans la charte Multiform.

297. La *Norgrain 89*, par contre, n'incorpore pas les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, mais contient une clause des soutes P. & I. et une clause de déroutement reprenant une disposition analogue à celle du texte législatif des Etats-Unis qui donne effet aux Règles de La Haye, disposition qui stipule qu'un déroutement pour chargement ou déchargement sera, sauf preuve contraire, considéré comme déraisonnable.

298. Quant à l'effet des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby sur la clause expresse de déroutement ou de "liberté" contenue dans un connaissance qui tombe sous l'application obligatoire des Règles, il semble varier selon les pays. Le droit anglais considère que la validité d'une clause de déroutement ne peut être déterminée que par les principes du common law et qu'en conséquence les Règles ne sauraient y porter atteinte. Un auteur a dit que les Règles doivent être interprétées simplement comme une protection additionnelle au profit des frêteurs 443/. Aux Etats-Unis, en revanche, il semble que l'on applique le critère du déroutement raisonnable énoncé par les Règles de La Haye car les Tribunaux paraissent avoir indiqué qu'une "liberty clause" ou une "voyage clause" d'une large portée doit être interprétée ou limitée de façon à n'autoriser qu'une déviation raisonnable par rapport à l'itinéraire normal 444/. La République fédérale d'Allemagne semble avoir adopté un point de vue analogue 445/.

299. On peut se demander cependant si les mêmes principes s'appliquent au cas d'une charte-partie qui incorpore, par une clause paramount, les dispositions des Règles de la Haye/La Haye-Visby (paragraphe 4 de l'Article IV) et contient aussi une clause expresse de déroutement, cas dans lequel l'application des Règles est contractuelle, et non impérative comme avec les connaissances. La situation ne paraît pas avoir fait l'objet d'un examen spécifique de la part des Tribunaux. Dans l'affaire de l'*Agios Lazaros 446/*, lord Denning, évoquant la signification de la clause paramount dans le contexte d'une charte-partie, a dit que cette clause fait entrer les Règles de La Haye dans la charte et que celle-ci es donc soumise, lorsqu'il y a lieu, à leur régime, et qu'en cas de conflit entre les Règles de La Haye incorporées et les autres dispositions de la charte-partie, ce sont celles des Règles de La Haye qui l'emporteraient. La situation serait peut-être différente dans le cas où la clause expresse de déroutement est incorporée sous la forme d'une clause

443/ Voir Scrutton, *op.cit.*, p. 439; *Stag Line c. Foscolo Mango* (1932) A.C. 328; *Renton c. Palmyra* 1 Q.B. 462.

444/ Gilmore et Black, *op.cit.*, p. 178.

445/ Voir Abraham, H.J., *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland*, Berlin (W) de Bryuter, 1978, p. 734.

446/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47-50.

additionnelle dactylographiée et où la clause paramount incorporant les Règles de La Haye fait partie des clauses imprimées de la charte type. Dans l'affaire anglaise Seven Seas Transportation Ltd. c. Pacifico Union Marina Corp. (The "Satya Kailash") 447/, la charte-partie, établie sur la formule NYPE, contenait des clauses additionnelles dactylographiées imposant une garantie inconditionnelle de navigabilité et le juge de la Cour d'appel a fait le commentaire suivant : "En tant que clauses dactylographiées, on pourrait peut-être leur donner la préséance sur la clause paramount imprimée figurant dans la clause 24 de sorte qu'elles l'emporteraient pro tanto sur les dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 de la Loi des Etats-Unis qui sont incorporées dans la charte".

300. Les clauses de déroutement ne spécifient pas les conséquences des déviations injustifiées. Les législations nationales semblent divisées sur ce point. Dans le common law anglais et américain, le contractant lésé par le déroutement a le droit d'y voir un refus d'exécution qui met fin au contrat de transport, que celui-ci soit constaté dans une charte-partie ou dans un connaissance 448/. Le fréteur/transporteur se voit donc retirer les droits et les moyens qu'il pouvait éventuellement détenir en vertu de son contrat et se retrouve dans la situation du transporteur pour compte d'autrui dont les seules exonérations autorisées sont l'acte de Dieu, l'acte des ennemis de la Reine et le vice propre. Les pays de droit romain semblent toutefois avoir une position différente. C'est ainsi, par exemple, que la République démocratique allemande et la République fédérale d'Allemagne considèrent le déroutement injustifié comme une rupture de contrat qui ne donne aux affréteurs/propriétaires de la cargaison que le droit de réclamer des dommages-intérêts 449/.

301. Dans le cas de l'Angleterre, on peut considérer que les Règles de La Haye/La Haye-Visby n'ont pas modifié les principes du common law applicables au déroutement injustifié 450/, mais la position des Etats-Unis semble être différente en ce qu'ils considèrent que les Règles de La Haye ont écarté les principes sévères du common law qui mettent le transporteur dans la situation d'un assureur après le déroutement et ont substitué une responsabilité pour dommages causés par le déroutement 451/.

E. Clauses de responsabilité concernant la cargaison

302. Les chartes-parties au voyage, à l'instar des chartes à temps, contiennent habituellement des dispositions relatives à la responsabilité du fréteur pour perte ou avarie des marchandises. La plupart des chartes au voyage pour navires-citernes et les chartes au voyage plus modernes pour marchandises solides fondent cette responsabilité sur les Règles de La Haye ou de La

447/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

448/ Pour le droit anglais, voir Scrutton, op.cit., pp. 258-260; Carver, op.cit., par. 1187-1200. Pour la position en droit américain, voir Gilmore et Black, op.cit., pp. 180-182 et pp. 209-210.

449/ Pour la loi de la République démocratique allemande, voir Richter-Hannes, D.; Richter, R.; Trotz, N., op.cit., p. 200; pour la loi de la République fédérale d'Allemagne, voir Abraham, H.J., op.cit., p. 419.

450/ Scrutton, op.cit., p. 440; Carver, op.cit., par. 550.

451/ Voir Gilmore et Black, op.cit., pp. 180-182.

Haye-Visby. Elles le font soit en incorporant les Règles grâce à une clause paramount ou le texte législatif national qui donne effet aux Règles dans le pays d'expédition ou de destination, soit en ajoutant une clause expresse établie sur le modèle de certaines dispositions des Règles.

303. La Multiform a une clause paramount (clause 33) qui incorpore les Règles de La Haye-Visby dans la charte et dans les connaissements émis en exécution de celle-ci. Elle contient en outre une clause d'exonération générale (clause 28) qui décharge "le navire, son capitaine, les fréteurs et les affréteurs de la responsabilité pour "perte ou avarie des marchandises ou pour exécution tardive ou défaut d'exécution de l'obligation de présenter, charger, décharger ou livrer les marchandises" résultant de certains événements, y compris d'"incendies", sauf disposition contraire expressément énoncée dans la charte-partie. On peut supposer que cette clause d'exonération générale vise principalement des événements qui n'entrent pas dans le champ des Règles de La Haye-Visby.

304. La Nuvoy 84, dans sa clause 43, stipule elle aussi que les dispositions des Règles de La Haye s'appliquent à la charte-partie et à tout connaissement délivré en vertu de celle-ci. En outre, pour ce qui est des expéditions auxquelles est obligatoirement applicable le texte législatif national qui donne effet aux Règles de La Haye, ce sont les dispositions de ce texte législatif qui l'emportent. Elle stipule également que les Règles de La Haye-Visby s'appliquent à la charte-partie dans le cas des trafics où ces règles sont d'application obligatoire. La clause essaie ensuite de clarifier certains points à propos de l'application des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby à la charte-partie, à savoir notamment le sens des termes "transporteur" et "période de responsabilité" dans le contexte de la charte. Elle stipule enfin des exonérations générales, à peu près analogues à celles de la Multiform; elle exclut toutefois l'incendie 452/.

305. Il y a aussi des chartes qui n'incorporent que certaines des dispositions des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby ou de leur texte législatif national. La clause 40 de la Beepeevoy 2"83" dit : "Les dispositions des articles III (sauf le paragraphe 8), IV, IV bis et VIII de l'Annexe à la Loi du Royaume-Uni de 1971 relative au transport de marchandises par mer seront réputées

452/ Clause 43 (c); pour une clause analogue, voir la clause 15 de la charte-partie pour transport de charbon, nom de code : Nipponcoal établie en 1983 par le Comité documentaire de la Bourse maritime japonaise; et la clause 21 de la charte-partie type BIMCO pour les transports de minerais, nom de code Orevoy (1980); voir également la charte-partie type au voyage BIMCO pour le transport de produits chimiques en navire-citerne, nom de code : Bimchemvoy, clauses 26 et 37; la charte-partie au voyage pour navires-citernes - ASBA II, clauses 20(b) et 23; l'Exxonvoy 84, clauses 27(b) et 29; voir en outre la clause 4 de la SCANCON (modifiée en 1962) qui stipule que les Règles de La Haye auxquelles donne effet un texte législatif du pays de destination s'appliqueront à la charte, et que, faute d'un tel texte législatif en vigueur dans le pays de destination, ce sera la législation correspondante du pays d'expédition qui s'appliquera et que faute d'une telle législation dans l'un et l'autre des deux pays, le texte applicable sera la Loi britannique de 1924 relative au transport de marchandises par mer.

incorporées in extenso dans la présente charte. La présente charte sera réputée être un contrat pour le transport de marchandises par mer auquel lesdits articles s'appliquent, et les frêteurs auront droit à la protection desdits articles à l'égard de toute réclamation faite en vertu de la présente charte". La deuxième partie de la clause ne traite que de la protection des affréteurs contre une action en responsabilité pour certains événements spécifiés. Ainsi, la responsabilité du frêteur n'est régie que par les dispositions des Règles de La Haye-Visby auxquelles donne effet le texte législatif pertinent du Royaume-Uni et contrairement à la plupart des autres chartes au voyage, la Beepeevoy ne prévoit pas d'exonérations additionnelles en faveur des frêteurs au-delà et en sus des exonérations prévues par les Règles de La Haye 453/.

306. La clause 36 de la charte-partie nord-américaine Fertivoy 88 utilisée pour les transports d'engrais est fondée, en ce qui concerne la navigabilité du navire, sur les Règles de La Haye-Visby et soumet la responsabilité pour perte ou avarie des marchandises aux dispositions du texte législatif canadien ou américain qui donne effet aux Règles. Elle prévoit également certaines exonérations générales, mais souligne qu'"aucune disposition de la charte-partie n'exonère les frêteurs de l'inexécution de l'une quelconque des obligations imposées aux transporteurs par la Loi canadienne de 1970 relative au transport de marchandises par mer ou par la Loi américaine de 1936 relative au transport de marchandises par mer 454/.

307. C'est dans les paragraphes 1 et 2 de leur Article III et dans leur Article IV que les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby (qui sont identiques en la matière) traitent principalement de la responsabilité concernant les marchandises. Le paragraphe 1 de l'Article III impose au transporteur l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité. Il dit : "Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour a) mettre le navire en état de navigabilité; b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire; c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation". Le droit anglais considère que l'obligation de diligence raisonnable de cet article s'applique non seulement au transporteur lui-même, mais aussi à toutes les personnes qu'il emploie, y compris ses préposés et agents et sous-traitants indépendants 455/. Pour ce qui est des soins (care), le paragraphe 2 de l'article III stipule que "le transporteur ... procèdera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées". Cette obligation s'entend, toutefois, sous réserve des dispositions de l'article IV qui contient une liste de cas d'exonération. Il convient également de noter que l'obligation

453/ Pour une clause analogue, voir également l'Intertankvoy 76, clause 25.

454/ Voir également la Norgrain 89, clause 36; voir en outre la clause 12 de la charte-partie Nubaltwood de 1973 qui est fondée sur les dispositions du paragraphe 1 de l'Article III et du paragraphe 2 de l'Article IV des Règles de La Haye et de La Haye-Visby.

455/ Voir Riverstone Meat Co. c. Lancashire Shipping Co. (1961) A. C. 807; Union of India c. N.V. Reederij Amsterdam (1962) 1 Lloyd's Rep. 539, (1963) 2 Lloyd's Rep. 223.

stipulée au paragraphe 1 de l'article III d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité est une obligation inconditionnelle et qu'en conséquence un transporteur qui ne s'y est pas conformé n'est pas protégé par les exonérations de l'article IV (abstraction faite de celles du paragraphe 5 qui utilise l'expression "en aucun cas") si la perte ou l'avarie des marchandises est due à l'innavigabilité du navire 456/.

308. L'effet de l'incorporation, par une clause paramount ou autrement, des Règles de La Haye ou des Règles de La Haye-Visby dans les chartes-parties et les difficultés qui en résultent sont examinés dans d'autres sections du présent rapport 457/.

309. Il y a, toutefois, des formules types de charte-partie actuellement en usage dont le texte imprimé n'incorpore pas les Règles mais contient des clauses qui limitent la responsabilité des frêteurs pour perte ou avarie des marchandises.

310. La plus critiquée est la clause 2 de la Gencon intitulée "Clause de responsabilité du frêteur", qui est ainsi libellée :

"Les frêteurs ne sont responsables des pertes ou avaries de marchandises ou des retards dans la livraison des marchandises que dans le cas où la perte, l'avarie ou le retard est provoqué par un arrimage défectueux ou négligent des marchandises (sauf si l'arrimage a été effectué par les chargeur/affréteurs ou leurs stevedores ou préposés) ou par un manque personnel de diligence raisonnable des frêteurs ou de leur gérant pour mettre le navire en état de navigabilité à tout point de vue et s'assurer qu'il est convenablement armé, équipé et approvisionné, ou par un acte ou un manquement personnel des frêteurs ou de leur gérant.

Les frêteurs ne sont pas responsables de la perte ou de l'avarie ou du retard résultant de toute autre cause, même de la négligence ou d'un manquement de la part du capitaine ou de l'équipage ou de quelque autre personne employée par les frêteurs à bord ou à terre et des actes de qui les frêteurs seraient tenus responsables en l'absence de la présente clause, ou de l'innavigabilité du navire au moment du chargement ou au commencement du voyage ou à n'importe quel autre moment.

Les avaries provoquées par le contact, l'infiltration, l'odeur ou l'évaporation d'autres marchandises ou par la nature inflammable ou explosive d'autres marchandises ou par leur emballage insuffisant ne seront pas considérées comme provoquées par un arrimage défectueux ou négligent, même si tel était effectivement le cas."

456/ Voir Scrutton, *op.cit.*, à la p. 448.

457/ Voir par. 102-112.

310a) Le libellé de cette clause prête tout particulièrement à confusion parce que la phraséologie utilisée dans ses différentes parties est incohérente. La première phrase, qui constitue le premier paragraphe, parle des "pertes ou avaries de marchandises ou des retards dans la livraison des marchandises". La deuxième phrase, qui constitue le deuxième paragraphe, parle, apparemment d'une manière plus générale, "de la perte ou de l'avarie ou du retard résultant de toute autre cause". Quant à la troisième phrase, elle se borne à parler d'"avaries" dans un contexte qui semble se référer uniquement aux dommages matériels subis par les marchandises 458/.

311. Il a été généralement entendu que la clause exonère le fréteur de toute responsabilité en cas de réclamations concernant les marchandises sauf si le préjudice a été causé par un arrimage défectueux ou par la négligence personnelle d'un directeur de la société du fréteur ou de son gérant. Mais une analyse détaillée des incohérences de son libellé par le Tribunal de commerce anglais dans l'affaire Louis Dreyfus & Cie c. Parnaso Cia. Naviera S.A. (The "Dominator") 459/ a conduit à la conclusion que la clause exonérait les frétteurs de la perte ou avarie des marchandises ayant un caractère matériel mais non de la perte financière (sauf, peut-être, si la perte financière était due à un retard, mais ce point n'était pas pris en considération dans cette affaire). Toutefois, la décision du Tribunal de commerce a été infirmée par la Cour d'appel pour d'autres motifs et reste donc une référence douteuse. Par la suite, la Cour d'appel, dans l'affaire Nippon Yusen Kaisha c. Acme Shipping Corporation (The Charalambos N. Pateras) 460/, a estimé que la clause 13, au libellé à peu près analogue, de la formule Baltimore couvrirait bien la perte financière comme elle le faisait de la perte matérielle, mais cette décision a été à son tour infirmée par la Chambre des lords, dans l'affaire Tor Line A.B. c. Alltrans group of Canada Limited (The "TFL Prosperity") 461/ à l'occasion de laquelle la Cour d'appel avait analysé la clause 13 de la Baltimore phrase par phrase et mot par mot avant de formuler sa conclusion et ce faisant avait dit que le texte "laissait vraiment à désirer". Cette observation s'applique également à la clause 2 de la Gencon.

312. Il est toutefois possible qu'une clause comme la clause 2 de la Gencon ne soit pas dans la pratique très intéressante pour le fréteur étant donné qu'il sera habituellement dans l'impossibilité de limiter, dans des conditions qui lui soient aussi favorables, sa responsabilité à l'égard de ceux qui sont propriétaires de la cargaison en vertu de connaissements, et il aura peut-être du mal à obtenir gain de cause dans son action récursoire contre l'affréteur 462/. C'est sans doute en partie pour cette raison que des formules types plus modernes, et toutes les formules de contrat d'affrètement pétrolier, incorporent directement les Règles de La Haye ou les Règles de La Haye-Visby, parce que, à l'égard du propriétaire des marchandises (sauf si celles-ci

458/ Voir Tor Line A.B. c. Alltrans Group of Canada Ltd. (The T.F.L. Prosperity) (1984) 1 Lloyd's Rep. 123, et les observations formulées à propos des dispositions analogues de la clause 13 de la Baltimore.

459/ (1959) 1 Q.B. 498.

460/ (1972) 1 W.L.R. 74.

461/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.

462/ Voir par. 325-328 et 387-391 du présent rapport.

sont la propriété de l'affréteur lui-même), le fréteur aura une responsabilité dont l'étendue sera en tout état de cause égale à celle prévue par ces Règles 463/.

313. Dans l'affaire Ben Shipping Co. c. An-Broad Baine (The "C. Joyce")^{464/} l'affrètement était constaté sur une formule Gencon modifiée stipulant que "tous les connaissements signés en vertu de la charte contiendront une clause paramount". Les fréteurs, qui auraient été exonérés avec la clause 2 de la Gencon, étaient tenus responsables à l'égard des propriétaires de la cargaison qui étaient les endossataires du connaissement, lequel était soumis au régime des Règles de La Haye. Ils ont été déboutés par le Tribunal de commerce anglais de leur action en indemnité contre les affréteurs (fondée sur une disposition implicite). Le juge Bingham a fait les observations suivantes : "Voici quel était l'argument central des fréteurs contre cette décision. La clause 2 définit le domaine de responsabilité des fréteurs en vertu de la charte-partie. Les fréteurs n'ont pas à répondre des dommages qui n'entrent pas dans le champ de cette clause. En conséquence, si les fréteurs deviennent tenus d'une obligation à l'égard d'une tierce partie à laquelle les affréteurs ont transféré les connaissements, il est clairement entendu que c'est aux affréteurs qu'il appartient de réparer la perte. Mais à mon avis l'argument est mal fondé. La clause 2 définit le domaine de responsabilité des fréteurs vis-à-vis des affréteurs. La clause des connaissements stipule que ceux-ci seront délivrés sous une forme qui fera peser sur les fréteurs des responsabilités plus étendues à l'égard des endossataires. La charte-partie doit être interprétée comme formant un tout. Faute d'une précision à cet effet, il n'est pas possible de dire qu'une disposition doit l'emporter sur l'autre. La clause des connaissements fait autant partie de la charte que la clause 2" 465/.

314. Les clauses de responsabilité concernant la cargaison qui figurent dans d'autres chartes-parties sont anachroniques dans leur rédaction et sont libellées de telle façon qu'on ne sait pas très bien quels sont les événements à l'origine de la perte ou de l'avarie dont la responsabilité pèse sur les fréteurs. La clause 20 de la Mediterranean Iron Ore Charter (la C (Ore) 7) et la clause 19 de la Synacomex Grain Charter - qui sont l'une et l'autre encore communément utilisées - sont des exemples de ce genre de clauses d'un autre âge. La clause de la C (Ore) 7 est ainsi libellée :

"Sont toujours exclus l'acte de Dieu, les ennemis de la Reine, les arrêts et/ou les contraintes de gouvernants, princes ou peuples, la quarantaine, l'incendie à bord, sur un ponton ou une embarcation, ou à quai, les glaces, la baraterie du capitaine et de l'équipage, les ennemis, les pirates, les brigands, qu'ils viennent de la terre ou de la mer, les accidents et les avaries aux chaudières et l'immobilisation en résultant, ainsi que les accidents et avaries de machines, les abordages, l'échouement, le jet de cargaison, ou les actes, la négligence, les manquements ou les erreurs de jugement quels qu'ils soient

463/ P. Todd, op.cit., p. 53.

464/ (1986) 2 Lloyd's Rep. 285.

465/ Ibid., p. 289.

du pilote, du capitaine, de l'équipage ou d'autres préposés des fréteurs dans la gestion et/ou la navigation du vapeur, ainsi que tous les autres périls et accidents des mers, cours d'eau et canaux quelles qu'en soient la nature et l'espèce, survenus avant et durant ledit voyage ... Le navire ne répondra pas des pertes dues à une explosion, à l'éclatement des chaudières, à une rupture d'arbre de couche ou à tout vice caché des machines ou de la coque ne résultant pas d'un manque de diligence raisonnable des fréteurs ou de l'un d'entre eux ou du capitaine d'armement ou du gérant du navire."

315. Ce libellé convenait peut-être pour des chartes établies au début du siècle lorsque la C (Ore) 7 a été introduite pour la première fois, mais aujourd'hui il ne sert qu'à embrouiller les choses.

F. Clauses d'avarie commune

316. Dans les cas où le navire et la cargaison sont l'un et l'autre exposés à un danger commun et qu'une partie de la cargaison ou du navire est intentionnellement sacrifiée, ou qu'une dépense exceptionnelle est encourue, pour échapper au danger, cette perte ou cette dépense fera l'objet d'une contribution en avarie commune et sera répartie entre le navire, les marchandises et le fret proportionnellement à leur valeur sauvée. La doctrine de l'avarie commune remonte à des temps très anciens. Elle vient du droit rhodien et a été adoptée dans tous les pays qui se livrent au commerce maritime. Pour son application, toutefois, les pays ont adopté des règles différentes si bien que vers le milieu du 19ème siècle, la réglementation des avaries communes et les usages en la matière variaient considérablement à travers le monde. Les tentatives faites pour arriver à une certaine uniformité internationale ont abouti à l'adoption, en 1877, d'un ensemble de règles intitulées "Règles d'York et d'Anvers". Elles ont été révisées et modifiées en plusieurs occasions, et la dernière en date de ces modifications a été apportée lors d'une conférence du Comité maritime international (CMI) en 1974 466/.

317. Les Règles d'York et d'Anvers sont maintenant incorporées généralement dans les chartes-parties, les connaissements et les polices d'assurance maritime car elles n'ont pas force de loi sauf par convention. Ainsi, la Gencon, dans sa clause 11, dit : "Les avaries communes seront réglées conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1974. Les propriétaires de la cargaison paieront la part de la cargaison dans les dépenses communes, même si celles-ci ont été rendues nécessaires par la négligence ou un manquement des préposés du fréteur". La Scancon, dans sa clause 12, dit simplement : "Les avaries communes seront réglées conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1974". Les chartes-parties les plus modernes comme la Norgrain 1989, dans sa clause 40, et la Multiform 82 (révision 86), dans sa clause 26, stipulent en plus que le lieu du règlement des avaries communes sera indiqué dans la charte-partie.

466/ Pour de plus amples détails sur la question, voir Lowndes & Rudolf, General Average and York-Antwerp Rules, British Shipping Laws, Vol. 7, 9ème édition, 1975, Stevens & Sons, Londres.

318. Dans les réponses aux demandes de renseignements du secrétariat, il est surtout reproché deux choses aux clauses d'avarie commune des formules types de charte : parfois elles ne spécifient pas le lieu où le règlement doit être établi et parfois il n'y a aucune coordination entre le lieu du règlement de l'avarie commune, le lieu de l'arbitrage et le droit applicable. Une analyse des arguments pour ou contre le maintien de la notion d'avarie commune dans le commerce maritime n'entre pas dans le cadre du présent rapport.

G. Clauses compromissaires

319. La plupart des chartes-parties contiennent une clause compromissoire stipulant que les litiges nés du contrat d'affrètement seront soumis à arbitrage. Il en est, cependant, qui sont muettes sur ce point. Cette omission a été reprochée à des formules types, comme la Gencon et la C (Ore) 7. Pour la réparer, les contractants vont peut-être inclure une clause compromissoire dans l'additif à la charte; ce n'est pas la bonne solution. En effet, "... quand il négocie un contrat, la dernière chose à laquelle pense généralement le courtier ou le commettant est l'éventualité d'un litige et il ne se soucie guère du libellé de la clause compromissoire elle-même, si ce n'est que parfois il prévoit le lieu de l'arbitrage. Cette attitude conduit, même aujourd'hui, dans les cas où le contrat ne comporte pas une clause d'arbitrage imprimée, à incorporer des clauses imprécises et peu satisfaisantes du genre "Arbitration London" ou "Arbitration London in the customary manner", qui peuvent donner lieu à des complications imprévues" 467/.

320. Le sens des clauses compromissaires imprimées des chartes sur formule type n'est pas toujours très clair. Celle de la Centrocon a donné un contentieux abondant. Sous sa forme originale, elle fixe à trois mois à compter du "déchargement final" le délai pour la présentation des réclamations et la désignation des arbitres. Dans ses versions modifiées, elle stipule, de diverses manières, des délais de six, neuf et douze mois pour ces deux mêmes actes. La version originale de la clause qui est souvent incorporée comme clause additionnelle dans d'autres chartes-parties est ainsi libellée :

"Tous les litiges nés du présent contrat seront, sauf si les parties sont convenues immédiatement d'en saisir un seul arbitre, soumis à l'arbitrage définitif de deux arbitres exerçant une activité à Londres qui devront être membres de la Baltique et travailler dans le secteur des transports maritimes et/ou du commerce des grains, chacune des parties en nommant un et ces deux arbitres étant habilités à désigner un surarbitre. Toute réclamation doit être faite par écrit et l'arbitre du demandeur désigné dans les trois mois qui suivent le déchargement final et, en cas d'inexécution de cette disposition, la réclamation sera réputée abandonnée et prescrite inconditionnellement. Aucune sentence ne pourra être contestée ou infirmée au motif que l'un des arbitres n'a pas les qualifications stipulées ci-dessus, sauf si la procédure de récusation le concernant est engagée avant que la sentence soit rendue."

467/ The Shipbrokers' Manual, établi par l'Institute of Chartered Shipbrokers, Vol. 1, Lloyd's of London Press, Ltd., Londres, 1983, p. 114.

321. La brièveté des délais et la diversité des durées indiquées dans les clauses compromissaires "modifiées" de la Centrocon sont un piège pour les imprévoyants. En outre, dans les cas où la clause compromissoire de la Centrocon a été incorporée dans des chartes-parties autres qu'une charte au voyage simple, catégorie de charte pour laquelle elle a été conçue, il va être difficile de déterminer la date du "déchargement final" à compter de laquelle il faut calculer le délai. L'affaire Agro Company of Canada Limited c. Richmond Shipping Limited (The "Simonburn") 468/ était justement une affaire dont l'objet était l'incorporation de la clause compromissoire de la Centrocon dans une charte pour voyages consécutifs. Le juge a formulé les observations suivantes : "La pratique consistant à prélever en bloc et sans les adapter des clauses de formules courantes sur des contrats pour lesquels elles étaient conçues afin de les greffer sur d'autres contrats auxquels on ne peut les rendre applicables qu'avec difficulté est chose courante dans le domaine des chartes-parties et des connaissement et ne fait pas honneur au métier de courtier d'affrètement". Dans une autre affaire Tradax Export S.A. c. Italcarmo Societa di Navigazione S.P.A. (The "Sandalion") 469/, le Tribunal devait déterminer quel était l'effet de la clause d'arbitrage de la Centrocon lorsqu'elle était incorporée dans une charte à temps établie sur la formule de la NYPE. Là encore, c'était l'expression "déchargement final" qui était la cause de l'imbroglio.

322. Ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat ont également évoqué les difficultés suscitées par les clauses compromissaires figurant dans les formules types et dans les dispositions additionnelles qui ne spécifient pas les règles juridiques de fond que doivent appliquer les arbitres. Les clauses d'arbitrage des formules les plus anciennes et les clauses d'arbitrage qui sont ajoutées se bornent souvent à indiquer le lieu de l'arbitrage, lequel ne sera peut-être pas déterminant quant au droit applicable. Ainsi, par exemple, la Charte Chamber of Shipping Fertilizers de 1942 (Ferticon), dans sa clause 17, dit :

"Les litiges nés de la présente charte seront réglés en conformité des dispositions de la Loi de 1950 relative à l'arbitrage à Londres ..."

323. La charte-partie Soviet Wood de 1961 (Sovietwood), dans sa clause 24(a), stipule ce qui suit :

"Les litiges nés de la présente charte seront soumis à arbitrage dans le pays du défendeur en conformité des dispositions de la loi relative à l'arbitrage et des procédures en usage dans ledit pays."

324. Dans aucune de ces deux clauses on ne trouve de stipulation concernant le droit applicable au litige alors que l'une et l'autre précisent la marche à suivre pour l'arbitrage. Il peut donc arriver que des arbitres se trouvent dans la situation gênante d'avoir à appliquer une législation qui leur est

468/ (1972) 2 Lloyd's Rep. 355.

469/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 514.

étrangère 470/. C'est ce qui se produit lorsque le lieu de l'arbitrage se trouve dans un pays mais que les parties et l'objet du contrat ont un rapport plus étroit avec la législation d'un autre pays et qu'il est en conséquence décidé que les parties entendaient que leur contrat soit régi par le droit de ce dernier pays, sans tenir compte du lieu de l'arbitrage.

H. Clauses d'indemnisation (indemnity clauses)

325. Il est rare de trouver une clause expresse d'indemnisation (indemnity clause) dans les formules modernes de charte au voyage pour marchandises solides. Mais il arrive parfois que les contractants l'insèrent dans les additifs à la charte-partie. Les indemnités sont habituellement demandées en compensation des conséquences de la responsabilité que peut faire encourir aux frêteurs la signature par leur capitaine des connaissements sous la forme requise par les affréteurs. Dans une affaire, Milburn c. Jamaica Co. 471/, la charte-partie stipulait que les affréteurs devaient "indemniser les frêteurs des conséquences pouvant résulter du fait que le capitaine suivait les instructions des affréteurs et signait les connaissements". La charte-partie stipulait bien que les frêteurs étaient exonérés en cas de négligence du capitaine mais les connaissements signés par le capitaine à la demande des affréteurs ne contenaient pas cette clause d'exception. Le Tribunal anglais a estimé que les frêteurs avaient le droit de demander une indemnité aux affréteurs pour la responsabilité qui était mise à leur charge du fait d'un abordage dû à la négligence du capitaine.

326. S'il est rare de voir des clauses d'indemnisation expresses dans les formules modernes de charte au voyage pour marchandises solides, elles ne sont pas inhabituelles dans les chartes au voyage pour navires-citernes. Ainsi la formule STB Voy dit : "Les connaissements seront signés par le capitaine tels qu'ils seront présentés ... Tous les connaissements seront émis sans préjudice de la présente charte et l'affréteur garantira le frêteur contre toutes les conséquences ou obligations qui pourraient résulter d'une incompatibilité entre la présente charte et les connaissements ou autres documents signés par l'affréteur ou ses agents ou par le capitaine à leur demande ou qui pourraient résulter d'une irrégularité dans des documents fournis par l'affréteur ou ses agents".

327. Dans l'affaire Boukadoura Maritime Corporation c. Société Anonyme Marocaine de l'Industrie et du Raffinage 472/, un frêteur a obtenu réparation d'un affréteur en vertu de cette clause au motif que l'indication de la quantité expédiée qui figurait dans le connaissement présenté par les affréteurs au capitaine pour signature était inexacte et constituait une "irrégularité" au sens de la clause d'indemnisation.

328. Même s'il n'y a pas de disposition expresse à cet effet dans la charte-partie, le droit à indemnisation peut découler implicitement de la clause de la charte qui est communément intitulée "Bills of Lading Clause" (clause

470/ Voir l'affaire, portée devant la Chambre des lords, de la Compagnie d'armement maritime S.A. c. Compagnie Tunisienne de Navigation S.A. (1971) A.C. 572.

471/ (1900) 2 Q.B. 540.

472/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 393.

relative aux connaissements). La clause 22 de la Multiform dit : "Le capitaine signera les connaissements tels qu'ils seront présentés (mais en conformité des reçus de bord) sans préjudice des dispositions, conditions et exceptions de la présente charte-partie. Au cas où il serait impossible que le capitaine signe les connaissements, il pourra autoriser par écrit les agents au port de charge à les signer en son nom en conformité des reçus de bord". Habituellement, comme c'est le cas par exemple dans la Formule C de la charte-partie Baltimore Berth Grain, la clause stipule que le capitaine doit signer les connaissements "tels qu'ils seront présentés sans préjudice de la présente charte-partie". La Gencon et nombre d'autres chartes au voyage contiennent des dispositions analogues. Si la charte-partie ne prévoit rien en matière d'indemnisation et que les obligations auxquelles les frêteurs sont exposés en vertu des connaissements sont plus étendues que les responsabilités qui leur incombent au titre de la charte-partie, ils pourront être admis à demander aux affréteurs une réparation proportionnelle à l'extension de leurs responsabilités s'ils (les frêteurs) deviennent tenus d'une obligation énoncée dans les connaissements 473/. Quelle est la nature de l'action en indemnité intentée en pareil cas par le frêteur contre l'affréteur : est-ce une réclamation qui découle implicitement de la clause des connaissements ou une réclamation pour rupture du contrat ? La question n'est pas encore clairement tranchée dans le droit anglais. Il est regrettable que les circonstances dans lesquelles est créé un droit à indemnité ne soient pas clairement spécifiées dans la plupart des formules types de charte-partie pour marchandises solides.

473/ Jones c. Hough (1879) 5 Ex.D.115, Hansen c. Harrold (1894) 1 Q.B. 612, Gulf Steel Co. c. Al Khalifa Shipping Co. (1980) 2 Lloyd's Rep. 261 et Garbis Maritime Corporation c. Philippine National Co. (1982) 2 Lloyd's Rep. 283.

Chapitre IV

EFFET DES DISPOSITIONS DES CHARTES-PARTIES A L'EGARD DES TIERS PORTEURS DE CONNAISSEMENTS

329. Nombre de formules types de charte-partie au voyage se prêtent à un emploi conjoint avec des formules types de connaissance. Ainsi, par exemple, recommande-t-on d'utiliser la formule de connaissance "Congenbill" avec la charte-partie Gencon et le connaissance "North American Grain" avec la charte Norgrain. La raison du couplage de deux formules est que les connaissances incorporent les dispositions de la charte-partie. Ainsi figure au recto du Congenbill la mention "Le fret sera payable comme indiqué dans la charte-partie datée ..." et la clause 1 au verso du connaissance stipule : "Toutes les dispositions, conditions, libertés et exceptions de la charte-partie, datée comme il est indiqué au verso, sont incorporées dans le présent connaissance".

330. L'intention de cette clause est de rendre les dispositions de la charte applicables, dans la mesure du possible, aux parties ayant un intérêt dans la cargaison qui ne sont pas les affréteurs - à savoir les chargeurs, autres que les affréteurs, et les endossataires du connaissance, qu'il s'agisse des réceptionnaires de la cargaison, de banquiers ou autres personnes. Etant donné qu'habituellement on ne joint pas d'exemplaires de la charte-partie aux connaissances émis en vertu de celle-ci (ci-après dénommés connaissances-charte) lorsque les documents de transport sont négociés ou transférés, il arrive parfois que les banquiers n'acceptent pas ces connaissances. Mais l'endossataire d'un connaissance-charte est tenu par les dispositions de la charte-partie qui y sont incorporées au moyen d'un renvoi à ladite charte, même s'il n'a pas vu celle-ci 474/. Les connaissances-charte sont néanmoins d'un usage courant, notamment dans les trafics pour lesquels on recommande leur emploi sur formules types tels que les grains, les minerais, le bois, les engrais azotés, le pétrole et les produits chimiques. L'emploi de formules types de connaissances-charte est également recommandé avec les chartes-parties générales Nuvoy, Britcont et Scancon, ainsi qu'avec la Gencon.

331. Même si la charte-partie est jointe au connaissance pour référence, l'endossataire aura du mal, sans le concours d'un juriste, à déterminer, parmi les diverses dispositions de la charte, celles qui y sont incorporées. Il est maintenant établi dans le droit anglais que les clauses des connaissances qui stipulent l'incorporation de "toutes les conditions" ou de "toutes les dispositions" ("all conditions" ou "all terms") d'une charte-partie n'auront jamais pour effet d'incorporer dans le connaissance la clause compromissoire de la charte-partie 475/. Il suit de là qu'un certain nombre de formules types de connaissances-charte ajoutent expressément un renvoi à la clause compromissoire de la charte en plus de la stipulation qui incorpore la totalité des "terms, conditions, liberties and exceptions" de la charte. Les connaissances Grainvoybill, Biscoilbill, Bimchemvoy et Orevoybill en sont des exemples.

474/ Finska Cellulosa c. Westfield Paper (1941) 46 Com. Cas. 87.

475/ Voir Thomas c. Portsea Steaming Co. (1912) A.C. 1; et Skips A/S Nordheim c. Syrian Petroleum (The Varenna) (1983) 2 Lloyd's Rep. 1 592 et Federal Bulk Carriers c. C. Itoh and Co. (The Federal Bulker) (1989) 1 Lloyd's Rep. 103.

Si le connaissance renvoie en termes généraux à la clause compromissoire de la charte sans en indiquer le numéro, les Tribunaux anglais s'en contentent généralement 476/. Mais il semble que dans quelques pays de droit romain les Tribunaux n'admettront la référence à une clause compromissoire que si le connaissance est signé par les deux parties.

332. On pourrait donc penser que si la clause d'incorporation ne faisait pas la moindre référence à la clause compromissoire, celle-ci serait forcément inapplicable au connaissance. Mais il n'en est pas toujours ainsi. Dans l'affaire du Merak 477/, la Cour d'appel a estimé qu'une clause de connaissance stipulant que "toutes les dispositions, conditions, clauses ..." d'une charte-partie devaient être incorporées dans le connaissance avait pour effet d'incorporer la clause compromissoire, laquelle se référait de son côté aux litiges qui pourraient naître à propos du connaissance. La clause de la charte stipulait : "Tout litige né de la présente charte ou de tout connaissance délivré en exécution de celle-ci sera soumis à l'arbitrage".

333. Dans l'affaire de l'Annefield 478/, en revanche, les Tribunaux ont rejeté le principe de l'incorporation d'une clause compromissoire Centrocon qui commençait par les mots : "Tous les litiges nés du présent contrat ...", contrat en vertu duquel avait été émis un connaissance sur formule Centrocon qui incorporait "toutes les dispositions" de la charte-partie "y compris la clause de négligence". Le juge Brandon, dont la décision a été confirmée par la Cour d'appel, a fait le commentaire suivant :

"En l'espèce, il faut à mon avis se demander ce que le businessman moyen, ayant devant lui les deux documents, penserait de l'applicabilité de la clause compromissoire de la charte-partie aux litiges nés du connaissance ... Il me semble que ce businessman imaginaire aurait, ou pourrait avoir, des doutes en la matière, et il me semble que la raison pour laquelle il aurait ou pourrait avoir des doutes en la matière est que rien n'y est dit pour montrer clairement quelle était l'intention."

334. La Cour d'appel, dans l'affaire du Federal Bulker, (*supra*), est arrivée à une conclusion analogue à propos de l'interprétation du connaissance et de la charte-partie sur formule de la Baltimore.

335. Pour arriver à cette conclusion dans l'affaire du Federal Bulker, la Cour d'appel, s'estimant liée par une jurisprudence antérieure, a affirmé des principes que le "businessman moyen" confrontant un connaissance et une charte pour lire leurs clauses respectives en la matière ne saurait vraiment considérer comme sensés. Il s'agissait d'un connaissance C Berth Grain délivré en vertu d'une charte sur formule Baltimore et qui contenait la clause: "Toutes les dispositions, conditions et exonérations énoncées dans la charte-partie datée ... seront réputées entièrement incorporées dans le présent connaissance comme si elles y étaient écrites in extenso". La Cour d'appel a estimé qu'à bien lire la décision de la Chambre des lords dans

476/ Voir The Renak (1978) Q.B. 377.

477/ (1965) p. 223.

478/ (1971) p. 168, 177.

l'affaire Thomas c. Portsea Steamship Co. 479/, il apparaissait que les termes du connaissement "Toutes les dispositions, conditions et exceptions ..." n'étaient pas suffisants pour incorporer une clause d'arbitrage reprise d'une charte-partie, quel que pût être le libellé de cette clause compromissaire. La Cour reconnaissait cependant que la décision précédemment rendue par la Cour d'appel dans l'affaire du Merak, (supra), avait pour conséquence que si le mot "clauses" était inséré dans la formule d'incorporation utilisée dans le connaissement en lieu et place ou en plus des mots "dispositions" ou "conditions", la portée de la clause d'incorporation serait à première vue assez large pour incorporer dans le connaissement une clause compromissaire au libellé adéquat reprise de la charte-partie. Le lord Justice Bingham a formulé les observations suivantes :

"L'affaire du Merak sortait peut-être de l'ordinaire comme a pu le dire le lord Justice Phillimore dans l'affaire de l'Annefield ... Mais elle consacre le principe qu'une référence à des "clauses" est suffisante à ce premier stade pour permettre l'incorporation d'une clause compromissaire au libellé adéquat. (L'avocat des réceptionnaires de la cargaison) invoque non sans raison et avec force cette décision et prétend qu'il est absurde de dire qu'une référence à des "clauses" est suffisante pour incorporer une clause compromissaire mais qu'une référence à des "dispositions" ne l'est pas.

J'ai quelque sympathie pour cette thèse mais, à ce qu'il me semble, en lisant ensemble les décisions de l'affaire Thomas c. Portsea et du Merak, il apparaît que la ligne de démarcation a été tirée. Je ne pense pas qu'il soit permis, et je ne pense pas non plus que ce soit souhaitable en tout état de cause, de donner au terme "dispositions" un sens qui lui a été refusé dans l'affaire Thomas c. Portsea."

336. Ainsi il semble que dans l'état actuel du droit anglais, un tiers porteur d'un connaissement qui lirait un connaissement-charte parlant de l'incorporation de toutes les "dispositions et conditions" d'une charte-partie pourrait être à même de supposer - si le connaissement tombait sous l'empire de la loi anglaise (point qu'il ne serait peut-être pas en mesure de trancher sans voir la charte-partie) - qu'il ne serait pas tenu par une clause compromissaire de la charte-partie. Par contre, si la clause d'incorporation se réfère également aux "clauses" de la charte, il pourrait se trouver tenu par une clause compromissaire, encore que cela ne soit pas nécessairement le cas.

337. Comme nous l'avons déjà indiqué, la question du droit applicable vient encore compliquer les choses. Il ne sera probablement pas possible au tiers porteur de déterminer le droit qui régit le connaissement sans voir la charte-partie et sans demander l'avis d'un juriste. (La question du droit applicable est traitée plus loin). Si le droit applicable est celui des Etats-Unis, il semble que les principes qui seront alors appliqués seront différents de ceux du droit anglais. Dans l'affaire Son Shipping c. De Fosse and Tanghe 480/, la Cour d'appel de la deuxième circonscription devait examiner l'effet de la clause d'un connaissement ainsi libellée :

479/ (1912) A.C. 1.

480/ 199 F.2d 687, 1952 AMC 1931 (2d Cir. 1952).

"Cette cargaison est transportée en vertu et en application des dispositions de la charte datée ... et toutes les dispositions de ladite charte, sauf celles qui concernent le taux et le paiement du fret, s'appliquent aux droits des parties en cause dans cette expédition et les régissent."

338. La Cour a estimé que cette clause avait pour effet d'incorporer la clause compromissoire de la charte et liait les porteurs du connaissement.

339. En dehors des clauses d'arbitrage, il n'est pas facile de déterminer quelles sont les autres dispositions de la charte-partie qui sont transférées dans un connaissement par l'effet de la formule d'incorporation. La formule qui vise seulement les "autres conditions" de la charte-partie hormis le paiement du fret ne suffit pas pour incorporer dans le connaissement les clauses d'exonérations de la charte 481/. Elle n'introduira dans le connaissement que les conditions qui s'appliqueraient directement à celui qui prend livraison de la marchandise 482/. Elle n'incorporerait pas une clause de cessation de responsabilité 483/. Elle n'incorporerait pas non plus la clause de la charte-partie relative à la preuve irréfutable 484/. Mais elle aurait pour effet d'incorporer les clauses de privilège (voir plus loin) et les dispositions relatives aux surestaries au port de déchargement 485/.

340. En revanche, la référence aux "dispositions" ("terms") de la charte-partie aura peut-être une portée plus grande, en particulier si elle est combinée avec l'expression utilisée communément dans beaucoup de chartes modernes, à savoir "toutes les dispositions, conditions, libertés et exceptions" ("all terms, conditions, liberties and exceptions"). Le juge Goff, dans l'affaire Garbis Maritime Corporation c. Philippine National Oil Co. (The "Garbis") 486/, a dit que le principe était bien établi qu'une clause d'incorporation rédigée en termes généraux peut avoir pour effet d'incorporer les dispositions de la charte "qui ont trait à l'expédition, au transport et au déchargement de la cargaison et au paiement du fret, à condition évidemment que les dispositions de la charte soient compatibles avec celles du connaissement". Dans l'affaire du Garbis, toutefois, le connaissement stipulait que "toutes les dispositions quelles qu'elles soient" (non souligné dans le texte) de la charte-partie, hormis le taux et le paiement du fret, devaient être incorporées, et il a été estimé que ces mots avaient une portée suffisamment large pour incorporer une clause visant le chargement de la marchandise et pas seulement son transport et sa livraison.

341. Il suit de là que les dispositions d'une charte-partie concernant le chargement, l'arrimage et le déchargement peuvent avoir des répercussions considérables pour les tiers porteurs de connaissements délivrés en vertu de la charte-partie (même si le connaissement est soumis au régime des Règles de La Haye et de La Haye-Visby) dans le cas où le libellé de la clause d'incorporation est particulièrement large. En pareil cas, le tiers porteur

481/ Russell c. Niemann (1864) 34 L.J.C.P. 10.

482/ The Northumbria (1906) p. 292.

483/ Gullischen c. Stewart (1884) 13 Q.B.D. 317.

484/ Hogarth Shipping c. Blythe (1917) 2 K.B. 534.

485/ Gullischen c. Stewart supra.

486/ (1982) Lloyd's Rep. 284.

risque de constater, par exemple, qu'il lui est impossible de demander des dommages-intérêts au fréteur en se prévalant du connaissement pour les avaries subies par la marchandise lors du chargement ou de l'arrimage. Il en serait ainsi avec une charte-partie contenant des dispositions qui exonèrent le fréteur de la responsabilité du chargement et de l'arrimage. Ces dispositions, s'il y avait une clause d'incorporation au libellé suffisamment large, seraient lues comme si elles faisaient partie du connaissement. Elles seraient rendues caduques par les stipulations du paragraphe 2 de l'Article II des Règles de La Haye selon lesquelles "le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées", étant donné que, selon le droit anglais, ces mots ne définissent pas la portée du service prévu dans le contrat mais les conditions dans lesquelles le service convenu doit être exécuté 487/.

342. En ce qui concerne le chargement, l'arrimage ou le déchargement, les Règles de La Haye, se fondant sur cette jurisprudence, n'imposent des obligations que si le fréteur s'est engagé par le contrat à exécuter ces obligations. Si aux termes d'une charte-partie le fréteur est libéré dans cette même mesure des obligations de résultats, il sera également exonéré de la responsabilité du chargement, de l'arrimage ou du déchargement à l'égard d'un tiers détenteur du connaissement, toujours à condition que le connaissement et la charte contiennent des clauses au libellé suffisamment large. Ce sera le cas si le connaissement est soumis au régime des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby et même si le tiers porteur n'a pas vu la charte-partie à laquelle il est fait référence et n'a pas non plus reçu notification préalable des clauses pertinentes de la charte.

343. Les autres clauses des chartes-parties qui peuvent avoir une incidence sur un tiers porteur sont notamment les clauses de rattachement, les clauses de staries et de surestaries et les clauses de privilège.

344. En ce qui concerne les premières, c'est-à-dire celles qui déterminent le droit qui est appelé à régir le contrat, certaines formules types de connaissements-charte incorporent expressément dans le connaissement la clause pertinente de la charte à laquelle il est "couplé". Ainsi, le connaissement Bimchemvoybill utilisé pour les produits chimiques liquides stipule que "Toutes les dispositions, conditions, libertés et exceptions de la charte-partie dont la date est indiquée au verso, y compris la clause des risques de guerre (clause 36) et la clause d'arbitrage et de rattachement (clause 39) sont expressément incorporées par la présente clause". La clause 39 de la charte-partie associée à ce connaissement dispose que seront applicables le droit anglais, le droit américain ou tout autre droit suivant l'option exercée par les contractants et indiquée par eux dans la "Case" appropriée de la première page de la charte. Les clauses de rattachement sont également incorporées expressément dans les connaissements Biscoilvoy (huile végétale) et Orevoybill.

487/ Selon le juge Devlin dans l'affaire Pyrene c. Scindia Navigation Co. (1954) 2 Q.B. 402 aux pages 417 et 418, confirmé par la Chambre des lords dans l'affaire G.H. Renton & Co. c. Palmyra Trading Corp. of Panama (1957) A.C. 149.

345. Il peut arriver toutefois que le droit appelé à régir un connaissement soit imposé par la charte-partie même si le connaissement ne contient pas de référence spécifique à une clause de la charte indiquant le droit applicable. "Lorsqu'un connaissement incorpore diverses clauses d'une charte-partie, le droit applicable indiqué par cette dernière régira généralement le connaissement à la fois parce que c'est l'intention présumée des contractants et pour des raisons de commodité professionnelle" 488/. Dans l'affaire du Njegos, les marchandises étaient expédiées d'Argentine en exécution d'une charte-partie établie en Angleterre qui contenait une clause situant l'arbitrage à Londres. L'envoi était expédié sur un navire yougoslave pour transport à destination de la Norvège et du Danemark. Les porteurs des connaissements qui incorporaient les conditions de la charte ont intenté une action en Angleterre et la décision a été que, bien que la clause d'arbitrage ne fût pas incorporée dans le connaissement, celui-ci devait être considéré comme étant régi par le même droit que celui qui régissait la charte dont les clauses étaient incorporées.

346. Une clause d'incorporation même de portée étroite suffit pour incorporer dans les connaissements les clauses de staries et de surestaries relatives au port de déchargement. Dans les cas où ces clauses concernent le port de charge aussi bien que le port de déchargement, l'incorporation peut avoir pour effet de rendre le porteur des connaissements personnellement responsable du paiement des surestaries encourues au port de charge si le libellé de la clause d'incorporation est suffisamment large et si la clause de la charte-partie peut être interprétée comme imposant clairement au consignataire, de même qu'à l'affréteur, l'obligation de payer les surestaries 489/. Mais la clause d'une charte-partie par laquelle "l'affréteur" s'oblige à payer les surestaries encourues au port de charge ne sera pas interprétée comme se référant au "consignataire", ce qui rendrait ce dernier personnellement responsable du paiement des surestaries au port de charge, même si le connaissement incorpore "toutes les dispositions quelles qu'elles soient" de la charte 490/.

347. La clause de privilège d'une charte-partie peut faire peser une charge encore plus lourde sur le tiers porteur des connaissement car celui-ci peut se trouver effectivement obligé de payer, à propos des marchandises, des dépenses dont il n'est pas personnellement tenu et qui ont été faites avant qu'il ait acquis un intérêt quelconque dans les marchandises. Ainsi, par exemple, on peut avoir un porteur de connaissement qui n'est pas tenu par son contrat d'achat de payer les surestaries encourues au port de charge, mais il existe sur la cargaison un privilège pour le paiement des surestaries au port de charge comme au port de déchargement et ce privilège va se trouver incorporé dans le connaissement parce que la clause d'incorporation se borne à dire "autres conditions de la charte" 491/. Résultat : le consignataire risque d'avoir à payer les surestaries pour libérer ses marchandises du privilège, alors même qu'il n'a peut-être aucune obligation personnelle de

488/ Scrutton dans Charter Parties, op.cit., p. 12, citant l'affaire du Njegos (1936) p. 90.

489/ Gray c. Carr (1871) L.R. 6 Q.B. 522, Porteus c. Watney (1878) 3 Q.B.D. 534 et Miramar Maritime Corporation c. Holborn Oil Trading (The Miramar) (1984) 2 Lloyd's Rep. 129.

490/ The Miramar, supra.

491/ Fidelitas Shipping c. Exportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113-125.

paiement en la matière 492/. Pour les mêmes raisons, un tiers porteur de connaissements devra peut-être éteindre un privilège pour paiement du faux fret qui se trouvera, lui aussi, incorporé dans le connaissement parce que celui-ci utilise le même libellé général "autres conditions de la charte" 493/.

348. Le problème que pose l'effet des clauses des chartes-parties à l'égard des tiers porteurs de connaissements s'accompagne assez souvent d'un autre problème qui tient à la difficulté d'identifier la charte-partie qui doit être incorporée dans le connaissement.

349. Certaines clauses d'incorporation stipulent simplement que seront transférées dans le connaissement les dispositions ou conditions "de la charte-partie" ("as per charter party") ou utilisent une formule analogue sans préciser à quelle charte elles se réfèrent. En pareils cas, les Tribunaux anglais "supposeront qu'il est fait référence à la charte-partie en exécution de laquelle les marchandises sont transportées" 494/. Cette façon de voir a été entérinée dans l'affaire K/S A/S Seateam c. Iraq National Oil Co. (The Sevonia Team) 495/ pour la raison que c'était l'hypothèse à retenir si les marchandises étaient transportées en vertu d'une charte au voyage. L'hypothèse pourrait ne pas être retenue si la seule charte utilisée pour l'affrètement était une charte à temps. Mais cela mis à part, la conséquence sera peut-être que le tiers porteur des connaissements sera tenu par les dispositions d'une charte-partie qui n'est même pas identifiée par sa date dans le connaissement.

350. La situation se complique encore lorsque la marchandise est transportée en exécution de deux ou plusieurs chartes. Ainsi, dans l'affaire Pacific Molasses c. Entre Rios Compania Naviera (The San Nicholas) 496/, le navire avait été affrété au voyage et les affréteurs au voyage l'avaient ensuite sous-frété. Il y avait donc deux chartes au voyage : la charte principale, qui était soumise au droit anglais, et la charte secondaire qui ne l'était pas. Le demandeur, qui était en l'espèce le porteur des connaissements, prétendait que le connaissement incorporait la charte principale et qu'il était donc lui aussi soumis au droit anglais. Il a été estimé que dans les cas, comme celui-ci, où le connaissement se réfère à une charte-partie mais sans en indiquer la date, il fallait en général supposer que s'il y avait deux ou plusieurs chartes au voyage, c'était à la charte principale qu'il était fait référence. Le motif de la décision était que cette charte principale était celle à laquelle le fréteur était partie et que, le connaissement étant dans cette affaire délivré par le fréteur ou en son nom, il fallait donc supposer que l'intention était de se référer à cette même charte 497/.

351. Cette façon de voir est gênante pour le tiers porteur qui achète la cargaison. En effet, le document dont il aura le plus vraisemblablement connaissance sera la charte secondaire, mais il ne sera peut-être pas évident en regardant simplement le connaissement et la charte-partie que cette dernière est en fait une charte secondaire et qu'il existe par ailleurs une charte au voyage principale.

492/ Miramar Maritime Corporation c. Holborn Oil Trading (The Miramar) (1983) 2 Lloyd's Rep. 319, (1984) 1 Lloyd's Rep. 142, (1984) 2 Lloyd's Rep. 129.

493/ Kish c. Taylor (1912) K.B. 604, 614.

494/ Scrutton dans Charter Parties, op.cit., p. 65.

495/ (1983) 2 Lloyd's Rep. 640, 644.

496/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 8.

497/ Voir également The S.L.S. Everest (1981) 2 Lloyd's Rep. 389.

352. La situation pourrait être différente s'il s'agissait de l'affréteur par qui ou au nom de qui le connaissement a été délivré. En pareil cas, on pourrait dire sur la base de cette analyse que c'est à la charte secondaire que les parties entendaient faire référence. Mais du point de vue du tiers porteur du connaissement, cela ne fait qu'ajouter un autre élément d'incertitude lorsqu'il devra déterminer quelles dispositions de la charte-partie sont dûment incorporées dans le connaissement qu'il détient.

353. Enfin, la situation risque d'être différente aussi dans les cas où la charte principale est une charte-partie à temps. Etant donné que nombre des dispositions et des clauses d'une charte à temps ne se prêtent pas à une incorporation dans un connaissement, la charte secondaire sera incorporée sous réserve qu'il s'agisse d'une charte au voyage 498/.

Conclusion

354. Il ressort de ce qui précède que les dispositions des chartes-parties peuvent avoir une incidence sur les tiers porteurs de connaissements dans plusieurs domaines importants et il conviendrait donc, quand on examine la question d'une normalisation, harmonisation ou amélioration des dispositions des chartes-parties et la nécessité d'une réglementation internationale, de tenir dûment compte des intérêts des tiers porteurs de connaissements ainsi que de ceux des affréteurs et des fréteurs.

498/ Voir The S.L.S. Everest (1981) 2 Lloyd's Rep. 389.

Chapitre V

CHARTES-PARTIES ET REGLEMENTATION IMPERATIVE

355. Certains de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat se sont déclarés très favorables à l'application d'une réglementation impérative aux chartes-parties afin d'éviter les difficultés et les incertitudes qui résultent, notamment, de l'application de régimes de responsabilité différents aux connaissements et aux chartes-parties.

356. En fait, dans certains pays les chartes-parties sont soumises à une réglementation impérative. En URSS, les dispositions du chapitre VIII de la Loi de 1968 relative à la marine marchande, qui régissent le contrat de transport de marchandises par mer, s'appliquent impérativement à la fois aux connaissements et aux chartes-parties au voyage. L'article 119 dit : "Dans les relations mutuelles entre les organisations soviétiques, et dans les cas expressément mentionnés au présent chapitre, tout accord entre les parties incompatible avec les règles du présent chapitre sera nul". Il semble, toutefois, que lorsqu'une des parties au contrat d'affrètement est un étranger certaines dispositions du chapitre VIII sont impérativement applicables. Ce sont notamment les articles reproduits ci-dessous :

357. Article 129, relatif à la navigabilité du navire :

"Le transporteur doit, en temps voulu avant le commencement du voyage, mettre le navire en état de navigabilité, assurer qu'il soit techniquement apte pour le voyage, convenablement équiper, armer et approvisionner le navire de tout ce dont il a besoin, et approprier les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation dans de bonnes conditions.

Le transporteur est exonéré de toute responsabilité s'il prouve que l'innavigabilité du navire est due à des vices qu'il n'aurait pas pu découvrir en exerçant une diligence raisonnable (vices cachés). Tout accord des parties incompatible avec les dispositions du premier paragraphe du présent article est nul."

358. Article 160, relatif à la responsabilité pour perte ou avarie des marchandises :

"Le transporteur est responsable des pertes, manquants ou avaries des marchandises reçues aux fins du transport, sauf s'il prouve que ces pertes, manquants ou avaries ne lui sont pas imputables et sont notamment dus aux causes suivantes :

- 1) force majeure;
- 2) périls et accidents de la mer et d'autres eaux navigables;
- 3) sauvetage de vies, de navires et de biens;
- 4) incendie ne résultant pas d'une faute du transporteur;
- 5) actes ou ordres des autorités (retenue, arrêt, quarantaine, etc.);

- 6) faits de guerre ou agitation populaire;
- 7) actes ou omissions de l'expéditeur ou du destinataire;
- 8) vices cachés des marchandises, leurs propriétés, ou freintes naturelles;
- 9) vices, impossibles à découvrir de l'extérieur, des récipients ou des emballages ou du bois de flottage;
- 10) marques insuffisantes ou illisibles;
- 11) grèves ou autres événements provoquant un arrêt ou une entrave du travail, partiellement ou complètement.

La responsabilité visée dans le présent article naît dès le moment où les marchandises sont reçues aux fins du transport et dure jusqu'au moment de leur livraison.

Les stipulations qui diffèrent des dispositions du présent article sont nulles, à l'exception des stipulations concernant la responsabilité pendant les périodes s'écoulant entre la réception des marchandises et leur chargement et entre leur déchargement et leur livraison."

359. Les Codes maritimes des pays scandinaves soumettent à une réglementation impérative les chartes-parties au voyage dans les pays scandinaves ou entre ces pays pour ce qui est de la responsabilité concernant les marchandises. L'article 168 du Code maritime norvégien dit : "Les dispositions des Articles 118 à 123 (qui traitent de la responsabilité du transporteur à l'égard des marchandises) ... ne peuvent pas, dans les cas où le droit norvégien est applicable en conformité de l'Article 169, être écartées par le contrat au détriment du chargeur, de l'affrèteur ou du réceptionnaire ...". En outre, le premier paragraphe de l'Article 169 met le transport sous l'empire des règles obligatoires même si aucun connaissement n'est délivré et que les marchandises soient transportées en exécution d'une charte-partie. Il dit : "Le transport dans le commerce intérieur de la Norvège, du Danemark, de la Finlande et de la Suède et dans le commerce entre ces Etats est soumis à la réglementation de l'Etat à partir duquel le transport est exécuté. Cette disposition s'applique même si aucun connaissement n'est délivré".

360. Dans d'autres pays, des auteurs ont fait état des problèmes qui découlent du fait que l'on a une réglementation impérative applicable aux marchandises transportées sous connaissement, mais que l'on n'a pas de réglementation universelle qui soit applicable aux marchandises transportées en exécution de chartes-parties. Gram, le regretté spécialiste, ancien directeur général du Club de défense des armateurs d'Europe septentrionale d'Oslo et président du Comité documentaire de l'Intertanko, a écrit ce qui suit à propos de ces problèmes :

"Dans le cas des transports par mer, l'unification par voie de convention interrégionale et de réglementation impérative en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des marchandises est limitée aux transports sous connaissement. Les Règles de La Haye, toutefois, sont souvent incorporées expressément dans les chartes-parties par la "clause paramount". Ainsi se trouve couvert le domaine des pertes, avaries et retards subis par les marchandises; en d'autres termes, le nécessaire est fait pour ce qui est de la responsabilité concernant la

navigabilité, la garde des marchandises et l'exécution du voyage dans les délais et sans déroutement déraisonnable ... Le seul domaine pour lequel il a été suggéré de soumettre les chartes-parties à l'application d'une réglementation internationale impérative est celui qui est jusqu'à présent couvert par une telle réglementation dans le cas des connaissements, à savoir la responsabilité concernant les marchandises. Cela ne devrait pas poser de problèmes difficiles sauf pour les documents visés : Quels types de chartes-parties faudrait-il soumettre à une réglementation impérative ? Les chartes au voyage ? Les chartes pour voyages consécutifs ? Certainement pas les chartes à temps ou les contrats d'affrètement coque nue ? Cette réglementation impérative ne devrait s'appliquer qu'aux contrats qui constatent un rapport direct transporteur/marchandises, comme celui qui existe dans le cas d'un connaissement." 499/

361. Gram s'est intéressé en outre, dans la note reproduite ci-après, à la portée possible d'une réglementation impérative : "Elle pourrait fort bien couvrir, au moins, le connaissement de tramping dès le moment où il est délivré, et non pas seulement à partir du moment où il a été négocié. Le système actuel qui fait que la responsabilité d'un transporteur peut être modifiée en passant de la Gencon 2 aux Règles de La Haye lorsque le chargeur/affréteur décide de négocier le connaissement est étrange et conduit à des problèmes difficiles de recours ... Si l'on estime nécessaire de soumettre à une réglementation impérative ce qui est universellement accompli par la clause paramount - quelle que soit son applicabilité géographique -, le plus simple serait peut-être d'appliquer les règles impératives à tout transporteur qui délivre un reçu de marchandises quel qu'en soit le type, connaissement, bordereau d'expédition ou lettre de transport d'accompagnement" 500/.

362. On peut sans doute dire des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby qu'elles sont incorporées "universellement" dans les chartes-parties, mais on ne saurait dire qu'elles y sont incorporées immanquablement. La Gencon, par exemple, est souvent utilisée sans clause paramount et dans beaucoup de chartes les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby ne sont que partiellement incorporées. Cette situation conforte d'autres auteurs dans la conviction qu'il est nécessaire de soumettre à une réglementation impérative la responsabilité concernant les marchandises transportées en exécution d'une charte-partie. Voici, par exemple, ce qu'écrivent les auteurs américains Gilmore et Black dans leur ouvrage "The Law of Admiralty" 501/ :

Il n'y a pas dans ce pays (ou, d'une manière générale, ailleurs) de textes législatifs qui régissent les stipulations des chartes-parties, comme sont régies les stipulations des connaissements par la Loi relative au transport de marchandises par mer. On a de tout temps estimé, apparemment, que le pouvoir de négociation des affréteurs et celui des fréteurs sont à peu près égaux de sorte qu'ils pouvaient être laissés libres de

499/ Gram, communication soumise au Tulane Maritime Institute (1975) 49 Tulane Law Review 1076.

500/ Ibid.

501/ Op.cit., p. 198.

contracter comme ils l'entendaient, situation qui tranche avec la grande inégalité qui existe entre les compagnies maritimes et les chargeurs qui expédient leurs marchandises par colis ... Récemment, cette liberté de contracter a peut-être commencé à changer. Dans l'affaire Bisso c. Inland Waterways, Corp. ... la Cour suprême a usé d'un langage que l'on pourrait étendre aux chartes-parties toutes les fois que le pouvoir de négociation des contractants serait effectivement inégal. Jusqu'ici, la Cour n'a pas parlé de ce problème; les décisions des instances fédérales inférieures ne sont pas exemptes d'ambiguïté. Il va de soi que seule la Cour suprême peut se prononcer souverainement sur le point de savoir si et dans quelle mesure la règle posée dans l'affaire Bisso doit l'emporter dans les procès concernant les chartes-parties. Il semble que le seul moyen pratique de résoudre réellement le problème sera de s'en remettre à une convention internationale, comparable à celle qui soutend le COGSA : l'affirmation énergique de "l'ordre public" national dans ce domaine qui est le plus international de tous est hautement discutable ... (Non souligné dans le texte)

363. D'autres auteurs ont parlé, eux aussi, des difficultés juridiques que pose actuellement le rapport entre les chartes-parties et les connaissements pour ce qui est de la responsabilité concernant les marchandises. Ainsi, Scrutton, dans son ouvrage sur les chartes-parties 502/, écrit : "L'une des plus graves difficultés que l'on rencontre avec les Règles dans leur version actuelle, comme dans leur version originale, est de déterminer le statut d'un connaissement délivré en exécution d'une charte-partie. Des problèmes se posent dans quatre grands domaines : 1) la mesure dans laquelle les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby sont applicables aux connaissements délivrés en vertu de chartes-parties; 2) le résultat des tentatives d'incorporer contractuellement les Règles dans les chartes-parties au moyen d'une clause paramount; 3) l'interprétation des chartes-parties dans lesquelles les Règles ont été incorporées ou d'où les Règles ont été supprimées; 4) les actions en indemnité opposant affréteurs et fréteurs liés par une charte-partie.

A. Application des Règles aux connaissements délivrés en exécution de chartes-parties

364. Nous avons supposé, aux fins de la présente analyse, que la charte-partie en exécution de laquelle des connaissements sont délivrés ne contient pas de clause qui la soumette au régime des Règles ou qu'elle n'y est pas entièrement soumise. Les connaissements délivrés en vertu de cette charte peuvent, selon la nature du commerce des affréteurs, être des connaissements lignes régulières ou des connaissements-charte. Ces deux formes de connaissement sont normalement soumises à l'application obligatoire des Règles de La Haye ou des Règles de La Haye-Visby si elles constituent un contrat de transport. Mais, selon l'identité et le statut de celui à qui il est délivré, ou par qui il est détenu ou présenté, le connaissement pourra ou ne pourra pas constituer un contrat de transport et de ce fait pourra ou ne pourra pas être soumis au régime des Règles.

502/ Op.cit., p. 417.

365. Il est bien établi en droit anglais comme en droit américain que dans le cas où l'affréteur est le chargeur, le connaissement délivré à l'affréteur est simplement un reçu de marchandises, sauf preuve contraire 503/. Le fait que le connaissement peut, par disposition expresse, incorporer les Règles ou avait été délivré dans un Etat contractant ou sert pour le transport de marchandises entre deux Etats contractants est sans intérêt en l'occurrence, parce qu'il est dit que le capitaine en signant le connaissement n'est pas pour autant habilité à modifier les dispositions de la charte-partie. Ainsi, bien que la responsabilité incombant aux frêteurs en vertu de la charte-partie soit plus restrictive que la responsabilité qui leur est imposée à l'égard des marchandises par les Règles de La Haye, l'affréteur ne sera pas admis à se prévaloir des Règles.

366. Si, toutefois, comme on l'a vu au chapitre précédent, l'affréteur détenteur du connaissement n'ayant valeur que de reçu de marchandises l'endosse au profit d'un tiers, le connaissement prend du même coup le statut de contrat entre le tiers et le frêteur 504/. Comme le fait observer Scrutton dans son ouvrage sur les chartes-parties : "Ce point de vue n'est cependant pas facile à expliquer. En vertu de la loi (Loi de 1855 relative aux connaissements), l'endosseur lui a transféré, par l'endossement, tous les droits et obligations (énoncés dans le connaissement) "comme si le contrat contenu dans le connaissement avait été passé avec lui". Mais dans le cas de l'endossement par l'affréteur/chargeur d'un connaissement qui diffère de la charte, il n'existe, d'après la doctrine de lord Esher dans l'affaire Rodocanachqui c. Milburn, aucun "contrat contenu dans le connaissement", mais seulement "un simple reçu". Comment, alors l'endossement peut-il transférer ce qui n'existe pas ? L'endossement donne-t-il naissance à un contrat qui n'existait pas auparavant ?" 505/

367. Il est quand même anormal que lors d'un voyage donné des marchandises soient transportées pendant un certain temps sous un régime de responsabilité et qu'ensuite, sous l'effet de l'endossement du connaissement, elles passent sous le régime des Règles de La Haye ou des Règles de La Haye-Visby selon le cas, sans que le frêteur en soit averti et qu'il en ait connaissance. En effet, on pourrait avoir, avec le droit anglais, des situations où le voyage a été accompli et les marchandises déchargées apparemment sous un régime de responsabilité qui est celui de la charte-partie, pour se retrouver ensuite sous un régime commandé par les Règles parce qu'il est présenté un connaissement qui incorpore les Règles de La Haye et que les marchandises sont livrées contre remise de ce connaissement. Dans l'affaire Brandt c. Liverpool S.N. Co. 506/, il a été estimé que l'on pourrait inférer l'existence d'un contrat entre un frêteur et le porteur d'un connaissement qui le présente et qui offre de payer le fret et de recevoir la livraison, lorsque cette offre est acceptée par le frêteur.

503/ Rodocanachi c. Milburn (1986) 18 Q.B.D. 67, 75; "Northern No. 29", 85F, 2d 39, 41, 1936 AMC 1296, 1298; "Sonya II", 151F, 2d 727, 730, 1946 AMC 90, 94; President of India c. Metcalfe Shipping (1979) 2 Lloyd's Rep. 476.

504/ Leduc c. Ward (1888) 20 Q.B.D. 475, 479.

505/ Scrutton, op.cit., p. 62.

506/ (1924) 1 K.B. 575.

368. On a encore, comme nous l'avons déjà vu, une situation tout aussi anormale lorsque le connaissement est délivré par le fréteur à un chargeur tierce partie et que le chargeur l'endosse ensuite au profit de l'affréteur. Le connaissement, lorsqu'il sera délivré, produira ses effets comme un contrat de transport qui en temps normal est soumis au régime des Règles de La Haye ou des Règles de La Haye-Visby. Mais, dès que le chargeur endosse le connaissement au profit de l'affréteur le contrat soumis aux Règles de La Haye devient caduc et le connaissement reprend son statut de reçu de marchandises entre les mains de l'affréteur et du même coup les marchandises seront transportées sous réserve des dispositions de la charte-partie 507/. Le résultat serait le même si le connaissement était endossé par un tiers au profit d'une partie qui était considérée par la loi comme un agent de l'affréteur 508/.

369. On peut voir d'après ce qui vient d'être dit que non seulement la différence de traitement qui existe actuellement entre les connaissements et les chartes-parties a pour conséquence que le régime de responsabilité concernant la cargaison change pendant le cours du voyage, mais encore qu'une cargaison identique transportée sur le même navire vers des destinations identiques peut se trouver soumise au même moment à des régimes de responsabilité différents. C'est ce qui se produira, par exemple, lorsque des connaissements sont délivrés par un navire sous contrat d'affrètement à un chargeur tierce partie qui ultérieurement endosse quelques connaissements au profit d'autres tiers et certains autres au profit des affréteurs eux-mêmes ou au profit de parties qui sont classées comme agents des affréteurs.

370. D'autres difficultés peuvent surgir lorsque des connaissements délivrés par un navire sous contrat d'affrètement sont initialement remis à l'affréteur qui ensuite les endosse au profit d'un tiers. Comme le fait observer Scrutton dans son ouvrage sur les chartes-parties 509/ :

"L'Article V des Règles (deuxième paragraphe) stipule : "Aucune disposition des présentes Règles ne s'applique aux chartes-parties, mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes des présentes Règles". Les stipulations auxquelles il est fait référence semblent être celles du paragraphe 3 de l'Article III qui disposent que le "transporteur" doit sur demande délivrer un connaissement indiquant les marques, le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, ainsi que l'état et le conditionnement apparent des marchandises, et celles du paragraphe 7 de l'Article III qui concernent les connaissements libellés "embarqué". Lorsque le chargeur n'est pas l'affréteur, il n'y aura peut-être pas de problème; mais lorsque l'affréteur désire utiliser le navire pour transporter ses propres marchandises, il est plus que douteux qu'il ait le droit d'exiger la délivrance d'un connaissement en conformité des dispositions de ces Règles."

507/ President of India c. Metcalfe Shipping, supra.

508/ Kern c. Deslands (1861) 10 C.B. (N.S.) 205 et President of India c. Metcalfe Shipping, supra.

509/ Op.cit., à la p. 417.

371. Comme il a été expliqué plus haut, le document essentiel entre l'affréteur et le fréteur reste la charte-partie elle-même, le connaissement étant considéré comme un simple reçu. Il n'y a donc pas de "contrat de transport" entre l'affréteur et le fréteur au sens de l'alinéa b) de l'Article premier et le fréteur n'est donc pas, au sens de l'alinéa a) de l'Article premier, un "transporteur". Le paragraphe 3 de l'Article III se borne à exiger du "transporteur" qu'il se conforme aux stipulations qu'il contient. Si en pareil cas le connaissement délivré par le navire est conforme aux stipulations de la charte-partie, il semble qu'il n'y ait pas dans les Règles de stipulation qui oblige le fréteur à délivrer un connaissement dans la forme requise par le paragraphe 3 de l'Article III. Il apparaît donc qu'il n'y a pas en l'espèce de sanction contre le fréteur qui "tempérerait" les énonciations du connaissement concernant les marques, la quantité, le poids ou l'état des marchandises au point de réduire à néant la valeur probante du connaissement, même s'il se trouvait entre les mains d'un endossataire ultérieur qui aurait été, sans cela, admis au bénéfice des Règles.

B. Tentatives d'incorporer contractuellement les Règles dans les chartes-parties

372. Nombre de formules types de charte-partie cherchent à incorporer dans leur texte imprimé les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby ou certaines de leurs dispositions. Dans d'autres cas, il est courant d'essayer de les incorporer au moyen d'une clause de la charte dite "clause paramount". Les clauses paramount revêtent des formes diverses; parfois l'intention est exposée en détail, plus ou moins clairement, mais dans d'autres cas on renvoie simplement à une "clause paramount" sans préciser laquelle.

373. Les difficultés résultant de l'incorporation des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby dans les chartes-parties au moyen d'une clause paramount sont examinées ailleurs dans le présent rapport 510/. Comme on l'a expliqué, un des problèmes qui se posent est de savoir quelles règles sont incorporées dans la charte par une clause paramount et quelles dispositions devraient l'emporter en cas de conflit entre les stipulations de la charte-partie et les dispositions des Règles qui sont incorporées dans celle-ci. Ces questions se sont posées dans plusieurs affaires dont celle, très récente, de Furness Withy (Australia) PTY. c. Metal Distributors (U.K) Ltd. (The "Amazonia")511/. Il s'agissait en l'espèce de savoir si la clause paramount de la charte (clause 33) 512/ était rédigée de façon à avoir pour effet d'incorporer dans celle-ci toutes les dispositions et stipulations de la Loi australienne de 1924 relative au transport de marchandises par mer, y compris son article 9 (qui indiquait la loi applicable au lieu de l'expédition, à savoir la Loi de l'Australie du Sud et du Commonwealth d'Australie) ou si la clause n'avait pour effet que d'incorporer les Règles de La Haye figurant dans l'annexe à la Loi australienne. La Cour d'appel anglaise a décidé que la Loi australienne,

510/ Voir par. 102 à 112.

511/ (1990) 1 Lloyd's Rep. 236.

512/ La clause 33 dit : "La présente charte est soumise aux stipulations et dispositions de la Loi australienne de 1924 relative au transport de marchandises par mer ... Toute clause de la présente charte qui est incompatible avec les règles et dispositions de ladite Loi est nulle et sans effet dans la mesure de cette incompatibilité mais pas davantage".

y compris son article 9, était incorporée in extenso dans la charte par la clause paramount et qu'en conséquence la clause 34 de la charte-partie, qui exigeait que les litiges nés de la charte soient réglés par arbitrage sous l'empire du droit anglais, était nulle et non avenue. Le résultat, comme l'a dit le lord Justice Dillon, était que la clause 34 de la charte-partie était illégale, nulle et non avenue et sans effet. Au contraire, la charte était régie par la loi de l'Australie du Sud, lieu de l'expédition, et les éventuels litiges entre les parties devaient être tranchés par les tribunaux de l'Australie du Sud et non réglés par arbitrage à Londres ou ailleurs 513/.

374. Même lorsqu'il est clair que les contractants voulaient par leur clause paramount incorporer les Règles dans la charte, il n'est pas toujours clair que leur intention était que les Règles soient "souveraines" à tous égards. Ainsi, dans l'affaire Marifortuna Naviera c. Government of Ceylon 514/ qui concernait une clause paramount ajoutée à une charte Gencon parmi d'autres clauses dactylographiées, il s'agissait de savoir si la clause paramount devait effectivement être considérée comme l'emportant sur l'une des autres clauses dactylographiées. Le juge a fait observer :

"A mon avis, on aurait tort d'accorder trop de poids au mot "paramount" de la rubrique de la clause 29 pour ce qui est de la question dont je suis saisi. D'abord, il est utilisé à propos des Règles de La Haye dans deux acceptions passablement différentes. Tantôt il sert à décrire par une formule ramassée la clause du connaissement ou de la charte-partie qui rend applicable à ces documents la totalité ou une partie des Règles de La Haye, mais sans autre adjonction. Tantôt il est pris dans un sens plus large et s'entend non seulement d'une clause incorporant les Règles de La Haye dans un connaissement ou une charte-partie, mais aussi d'une clause qui va au-delà et stipule expressément que les dispositions des Règles de La Haye, en cas de conflit avec les dispositions du connaissement ou de la charte-partie, doivent l'emporter, autrement dit sont souveraines."

375. De même, dans l'affaire Seven Seas Transportation Limited c. Pacifico Union Marina Corporation (The "Satya Kailash") 515/, la Cour d'appel a indiqué que certaines clauses additionnelles dactylographiées pourraient bien l'emporter sur les dispositions de la Loi des Etats-Unis relative au transport de marchandises par mer incorporée dans la charte par une clause paramount.

376. Il y a aussi des cas où la tentative d'incorporer les Règles dans les chartes-parties par une disposition expresse prête à confusion et où l'on ne sait pas très bien quelles Règles - celles de La Haye ou celles de La Haye-Visby - les contractants voulaient incorporer lorsque leur disposition expresse d'incorporation parle simplement de "clause paramount". Dans l'affaire Nea Agrex S.A. c. Baltic Shipping Co. Limited 516/, la question a été résolue sans trop de difficulté par un Tribunal anglais qui a fait valoir qu'à la

513/ Ibid., p. 248.

514/ (1970) 1 Lloyd's Rep. 247-255.

515/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

516/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47.

date de la charte-partie aucun pays n'avait encore adopté les Règles de La Haye-Visby et qu'il était par conséquent logique de supposer que les contractants voulaient incorporer les Règles de La Haye sous leur forme originale.

377. Aujourd'hui, la question serait sans aucun doute tranchée différemment par un Tribunal anglais saisi d'un contrat régi par le droit anglais, car la Loi de 1971 relative au transport de marchandises par mer a ultérieurement donné effet aux Règles de La Haye-Visby. Mais tant qu'il y aura des régimes différents susceptibles d'être appliqués aux connaissements, l'incorporation contractuelle des Règles dans les chartes-parties prêtera doublement à confusion 517/.

C. L'interprétation des chartes-parties dans lesquelles les Règles ont été incorporées ou d'où elles ont été supprimées

378. A première vue, les Règles incorporées contractuellement dans une charte-partie l'emportent sur les dispositions incompatibles de celle-ci 518/. Mais il ne faut pas généraliser. Il peut y avoir des cas où les Règles ne l'emportent pas sur d'autres dispositions de la charte-partie, parce que si les Règles sont incorporées contractuellement, et non impérativement, ce sont les principes ordinaires de l'interprétation qu'il faudra appliquer 519/.

379. Dans l'affaire du Satya Kailash, les Règles de La Haye auxquelles il était donné effet par la Loi américaine de 1936 relative au transport de marchandises par mer étaient incorporées dans une charte à temps sur formule de la NYPE au moyen de la clause 24 (imprimée) de cette formule, mais l'additif dactylographié à la charte contenait des clauses qui avaient le caractère de garanties inconditionnelles de navigabilité. Dans son arrêt, la Cour d'appel a émis l'avis (bien que n'ayant pas à se prononcer sur la question) qu'en leur qualité de clauses additionnelles dactylographiées, ces dispositions prévoyant une garantie inconditionnelle de navigabilité pourraient l'emporter sur l'article 4(1) de la Loi des Etats-Unis (paragraphe 1 de l'Article IV des Règles de La Haye). Dans une autre affaire 520/, il a été estimé que l'exonération pour "Actes, négligence ou défaut du capitaine ... dans l'administration du navire" stipulée dans le paragraphe 2 de l'Article IV des Règles de La Haye, qui était incorporée contractuellement dans la charte-partie par une "clause paramount", ne l'emportait pas sur une clause particulière de la charte-partie relative à l'avis de prêt à opérer et que de ce fait elle ne protégeait pas le fréteur des conséquences de sa responsabilité pour manquement aux dispositions de cette clause. Pour interpréter une charte-partie dans laquelle les Règles de La Haye ont été incorporées contractuellement, il est également important de prendre en considération la manière dont

517/ Pour un plus ample examen de la question voir "Clauses paramount", par. 102-112 du présent rapport.

518/ Nea Agrex S.A. c. Baltic Shipping Co. Ltd., (The Agios Lazaros) (1976) 2 Lloyd's Rep. 47; J.B. Efferson Co. c. Three Bays Corp. Ltd., 238 F. 2d. 611, 1957 A.M.C. 16 (5th Cir. 1956).

519/ Scrutton dans Charter Parties, op.cit., p. 420 et Seven Seas Transportation c. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

520/ Marifortuna Naviera S.A. c. Government of Ceylon (1970) 1 Lloyd's Rep. 247.

les Règles ont été incorporées, les mots particuliers qui ont été utilisés à cette fin et les mots utilisés pour décrire l'effet voulu par les contractants. Ainsi, dans l'affaire Adamastos Shipping c. Anglo Saxon Petroleum (The Saxon Star) 521/ la clause paramount précisait bien que serait nulle et non avenue toute stipulation incompatible avec les dispositions de la Loi des Etats-Unis relative au transport de marchandises par mer. Le Tribunal, dans l'affaire Marifortuna Naviera S.A. c. Government of Ceylon, (*supra*), a appelé l'attention sur le fait que la clause paramount dont il était saisi en l'espèce ne contenait pas de disposition analogue à la disposition spécifique examinée dans l'affaire Adamastos.

380. Le déroutement du navire est un autre exemple qui permet d'illustrer la différence probable entre l'effet de l'incorporation contractuelle et celui de l'application impérative. La disposition des Règles de La Haye relative au déroutement peut avoir un effet différent selon que son application est impérative ou décidée par les contractants. Un auteur a émis l'avis que dans le droit anglais une clause de déroutement dans un connaissement doit être interprétée d'après les principes du common law et que, si elle est valable selon ces principes, l'application obligatoire du paragraphe 4 de l'Article IV des Règles de La Haye n'a aucune incidence sur elle 522/. Mais si elles sont incorporées contractuellement dans une charte-partie, les Règles de La Haye (y compris le paragraphe 4 de l'Article IV) doivent être lues conjointement avec les autres dispositions de la charte-partie comme si elles étaient "fondues ensemble" 523/ avec des conséquences qui seront nécessairement différentes. En outre, les principes du common law qui sont utilisés pour l'interprétation des clauses de déroutement des connaissements et ont été élaborés surtout au siècle dernier ne conviennent peut-être pas pour interpréter les clauses de déroutement d'une charte-partie à l'époque actuelle 524/. Comme le montre la section du présent rapport relative aux clauses de déroutement 525/, force est de conclure que dans le droit anglais, l'effet du déroutement dans le cas d'une charte-partie où les Règles de La Haye ont été incorporées contractuellement est une question entourée de la plus grande incertitude et sur laquelle les sources modernes qui font autorité ne nous éclairent guère.

381. L'interprétation qui a été donnée des mots "perte ou dommage" figurant au début du paragraphe 2 de l'Article IV des Règles de La Haye illustre bien, elle aussi, que l'effet des dispositions des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby est différent selon qu'elles sont incorporées contractuellement ou impérativement dans les chartes-parties. Selon l'interprétation des Tribunaux anglais, ces deux mots dans le contexte qu'on voulait leur donner signifient perte ou dommage matériel ou financier survenant lors du "chargement, de la

521/ (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

522/ Voir Scrutton dans Charters Parties, *op.cit.*, p. 452, qui cite les arrêts de la Cour d'appel dans l'affaire Renton c. Palmyra (1956) 1 Q.B. 505, la question ayant été laissée ouverte par la Chambre des lords (1957) A.C. 147, 171.

523/ Nea Agrex c. Baltic Shipping Co. (1976) 2 Lloyd's Rep. 47, selon le lord Justice Shaw, à la p. 59.

524/ Voir Suisse Atlantique c. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale (1967) A.C. 361; Photo Production Ltd. c. Securicor Transport Ltd. (1980) A.C. 827.

525/ Voir par. 288-301.

manutention, de l'arrimage, du transport, de la garde, des soins et du déchargement" des marchandises transportées sous le couvert d'un connaissement auquel les Règles s'appliquent 526/. En d'autres termes, les mots "perte ou dommage" de l'Article IV des Règles sont définis par référence à l'Article II et à l'Article I(b). Toutefois, dans le cas d'une charte pour voyages consécutifs où les Règles de La Haye étaient incorporées contractuellement, les Tribunaux anglais ont estimé que les mots "perte ou dommage" visaient le manque à gagner subi par les affréteurs du fait que le navire, innavigable, ferait moins de voyages qu'il ne pouvait en accomplir : Adamastos Shipping c. Anglo Saxon Petroleum, *supra*. Et dans une autre affaire concernant une charte au voyage, ils ont estimé que les deux mots visaient les dépenses encourues par les affréteurs à cause du retard provoqué par un abordage 527/.

382. Dans le cas d'une charte à temps où les Règles de La Haye étaient incorporées contractuellement par le biais d'un renvoi à la Loi des Etats-Unis de 1936 relative au transport de marchandises par mer au moyen de la clause 24 de la NYPE, les mots "perte ou dommage" ont été considérés comme ayant un sens encore plus large. Dans l'affaire Seven Seas Transportation c. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) 528/, il a été considéré qu'ils pouvaient être pris dans un sens assez large pour couvrir les dégâts d'abordage causés au navire des affréteurs "Satya Kailash" par la faute nautique due à la négligence du navire du fréteur "Ocean Amity" pendant l'allègement du "Satya Kailash". La Cour d'appel a dit que le fréteur a une gamme d'activités contractuelles plus large avec une charte-partie qu'avec un contrat constaté par un connaissement, et que l'incorporation des Règles de La Haye dans une charte-partie "peut avoir pour effet de donner à un fréteur la protection des exonérations réglementaires en ce qui concerne non seulement les cas spécifiés dans l'Article II, mais aussi les autres activités contractuelles qu'il exécute en vertu de la charte" 529/.

383. On peut se demander si, dans ces affaires, le résultat de l'incorporation contractuelle des Règles de La Haye correspondait à l'intention réelle des parties. Mais qu'il en ait été ainsi ou non, il est vraiment décevant de voir qu'un ensemble de règles rédigées expressément pour s'appliquer aux contrats constatés par des connaissements est appliqué sans adaptation appropriée aux chartes-parties, qui sont des contrats fondamentalement différents.

384. L'exclusion contractuelle des Règles de La Haye d'une charte-partie peut elle aussi produire des résultats non voulus par les contractants. La NYPE dans laquelle les Règles de La Haye, auxquelles il est donné effet par la Loi des Etats-Unis de 1936 relative au transport de marchandises par mer, sont incorporées contractuellement par la clause 24 de la charte fait parfois l'objet d'une modification qui consiste à supprimer cette clause 24. Cette modification est apportée à la formule imprimée de la version de 1981 (la plus récente) de la NYPE (nom de code "Asbatime") de laquelle est exclue la

526/ Adamastos Shipping c. Anglo Saxon Petroleum (The Saxon Star) (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

527/ Marifortuna Naviera S.A. c. Government of Ceylon (1970) 1 Lloyd's Rep. 247.

528/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

529/ Ibid., p. 596.

clause 24, ce qui fait que les Règles de La Haye ne sont pas incorporées dans la formule type. Le résultat surprenant de cette opération dans le droit anglais est que l'obligation initiale du fréteur concernant la navigabilité au commencement de la période d'affrètement qui se bornait à l'exercice d'une diligence raisonnable se trouve accrue pour devenir une garantie inconditionnelle de navigabilité. La suppression ou l'exclusion des Règles de la Haye a également pour conséquence que le fréteur perd la protection de l'exonération pour négligence du capitaine qui lui est donnée par l'Article 4(2)(a) de la Loi des Etats-Unis (paragraphe 2 (a) de l'Article IV des Règles), qui prévoit les exceptions suivantes : "Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire". La raison en est que la clause d'exonération de la charte-partie dans la version de 1981 (Asbatime) qui reste inchangée par rapport à la version de 1946 n'est pas assez large dans son libellé pour constituer en droit anglais une protection efficace dans le cas d'une négligence 530/. Dans l'affaire du Satya Kailash, la Cour d'appel a estimé qu'un fréteur ne pouvait pas se prévaloir de cette clause d'exonération pour dégager sa responsabilité dans l'abordage causé par la négligence de son capitaine, au motif que le libellé de la clause n'était pas assez large pour pouvoir être étendu au cas de négligence.

385. Cet exemple est cité pour bien montrer que les adaptations contractuelles des chartes-parties, si elles ne tiennent pas compte de toutes les législations nationales pertinentes et ne font pas l'objet de l'analyse de texte et de la lecture critique serrées auxquelles a été de tout temps soumise la réglementation impérative internationale relative à la responsabilité du transporteur concernant les marchandises, risquent d'avoir des conséquences inattendues et non souhaitées. Cette analyse critique peut être aussi le moyen le plus efficace d'équilibrer les intérêts des fréteurs et des affréteurs. Nombre de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat ont reproché à certaines formules types de charte-partie, la Baltime et la Gencon en particulier, de favoriser indûment les fréteurs. Le projet "Fontime" de 1976 est un exemple de tentative pour arriver à une version moderne et satisfaisante de charte à temps pour marchandises solides en faveur des affréteurs. Toutefois, il apparaît à l'analyse que ce projet est beaucoup trop favorable aux affréteurs en ce qu'il impose au fréteur des responsabilités concernant les marchandises et des obligations à l'égard de l'affréteur équivalentes à celles d'un assureur et plus grandes encore que celles d'un transporteur.

386. Ainsi, la clause 9 du projet "Fontime" exige qu'"au moment de sa livraison, le navire soit dans un état complet d'efficacité en ce qui concerne la coque et la machine selon la cote et l'équipement (avec les certificats de contrôle ou autres nécessaires en cours de validité), et qu'il soit clos, étanche, solide et en tout point équipé pour le service - et le reste durant le cours de la présente charte". Cette clause paraît équivaloir à une garantie inconditionnelle continue de navigabilité pendant toute la durée de la charte-partie. En outre, la clause d'exonérations de la "Fontime" (clause 26) est la même dans ses stipulations que la clause d'exonérations de la NYPE 1946 et 1981 (Asbatime) et ne couvre donc pas, comme on l'a vu plus haut, l'exception pour négligence - du moins dans le droit anglais.

530/ Voir Seven Seas Transportation Ltd. c. Pacifico Union Marina (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

D. Actions en indemnité opposant affréteurs et fréteurs liés
par une charte-partie

387. Les situations qui soulèvent des problèmes à ce sujet sont celles où la responsabilité concernant les marchandises dans le cas des connaissements est régie par les Règles de La Haye ou les Règles de La Haye-Visby et les responsabilités concernant les marchandises dans le cas de la charte-partie ne sont pas régies par les Règles et sont d'une portée moins (ou plus) restreinte que celle stipulée par les Règles. Lorsque c'est le droit anglais qui est applicable au connaissement, ce sont les fréteurs qui doivent normalement, mais pas toujours, répondre de la perte ou de l'avarie des marchandises des connaissements. Aux Etats-Unis et dans d'autres pays, cette même responsabilité tombe souvent sur les affréteurs. Si fréteurs ou affréteurs sont tenus des pertes ou des dommages survenus aux marchandises indiquées dans des connaissements qui sont soumis au régime des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, il va de soi qu'ils réclameront une indemnité à l'autre partie à la charte dans les cas où en vertu de ce dernier contrat l'autre partie est tenue (comme il est prévu entre les affréteurs et les fréteurs) responsable de la perte ou de l'avarie qui est à l'origine de la créance née d'un connaissement. Toutefois, les situations où le droit de demander une indemnité est accordé en pareilles circonstances ne sont pas toujours clairement définies.

388. Dans l'affaire Naviera Mogor S.A. c. Société Métallurgique de Normandie (The "Nogar Marin") 531/, la Cour d'appel anglaise a examiné la jurisprudence en la matière mais n'est pas arrivée à une conclusion tranchée sur les principes à appliquer et en particulier n'a pas indiqué clairement les circonstances dans lesquelles le droit à indemnité pourrait être implicite s'il n'y avait pas de clause expresse d'indemnisation dans la charte-partie.

389. La Cour a cependant essayé de récapituler les conséquences des décisions jurisprudentielles et a déclaré ce qui suit : "Les affaires précédemment citées montrent que lorsque le capitaine est expressément tenu de signer les connaissements tels qu'ils sont présentés et que le contrat stipule qu'il le fait sans préjudice de la charte, le droit de l'affréteur de délivrer des connaissements qui sont à sa convenance doit être tempéré par la nécessité de veiller à ce que les dispositions du nouveau contrat qu'il impose ainsi au fréteur ne fassent pas peser sur ce dernier une charge plus lourde que celle qu'il avait à l'origine accepté d'assumer en contrepartie du fret". Mais parler du problème des connaissements qui sont à la "convenance" de l'affréteur alors que dans la plupart des cas les Règles de la Haye ou les Règles de La Haye-Visby sont d'application obligatoire semble irréaliste. Comme le juge du Tribunal de commerce l'a dit dans la même affaire en première instance 532/ :

"Fréquemment (les connaissements) contiennent des dispositions qui imposent une charge plus lourde que celles de la charte-partie, ne serait-ce que parce que les Règles de La Haye sont d'application obligatoire dans le pays d'expédition. Le capitaine ou le consignataire du navire sera en mesure de voir en quoi consistent ces dispositions à la simple lecture du connaissement,

531/ (1988) 1 Lloyd's Rep. 412.

532/ (1987) 1 Lloyd's Rep. 456, à la p. 460.

en supposant (ce dont je doute) qu'il ne les connaisse pas déjà. Cela étant, il me semble un peu artificiel de dire qu'un affréteur commet une rupture de contrat lorsqu'il présente un connaissement contenant des dispositions imposant une charge plus lourde que celles de la charte-partie et que le fréteur a le droit de réclamer une indemnité. Il semble plus indiqué de dire qu'il y a une disposition implicite qui oblige l'affréteur à indemniser le fréteur."

390. En revanche, dans l'affaire Ben Shipping Co. (Pte.) Ltd. c. An-Board Banne (The "C. Joyce") 533/, le Tribunal de commerce anglais a débouté de sa demande d'indemnité un fréteur partie à une charte Gencon contenant la clause de responsabilité des fréteurs (clause 2) qui restreint la responsabilité des fréteurs pour perte ou avarie des marchandises causée par l'innavigabilité dans des limites beaucoup plus étroites que celles imposées par les Règles de La Haye. Les parties avaient supprimé la clause 9 de la charte Gencon stipulant que le capitaine signe les connaissements "sans préjudice de la présente charte" et lui avait substitué une clause stipulant que tous les connaissements sous le régime des Règles de La Haye seraient délivrés par les fréteurs qui étaient tenus en vertu de ces connaissements de régler des créances concernant les marchandises dont ils n'auraient pas eu à répondre si les connaissements avaient été régis par les clauses de responsabilité de la charte-partie. Le Tribunal a toutefois débouté le fréteur dans son action en indemnité qu'il intentait à l'encontre des affréteurs en invoquant la charte-partie, au motif que celle-ci stipulait expressément que les connaissements seraient émis sous réserve d'une clause paramount, que cette stipulation mettait nécessairement les fréteurs sous le régime de responsabilité des Règles de La Haye en vertu des connaissements et qu'il n'était pas besoin (faute d'une disposition expresse) d'envisager implicitement un droit à indemnité simplement parce que les dispositions de la charte-partie relatives à la responsabilité des fréteurs concernant la cargaison étaient plus restrictives que celles des connaissements. L'argument était en l'espèce que pareille solution n'avait guère de sens et les affréteurs dans cette affaire du Ben Shipping ont invoqué un passage d'un des arrêts de la Cour d'appel dans l'affaire antérieure Moel Tryvan Steam Ship Co. c. Kruger & Co. 534/ dont voici le texte :

"Jusqu'au moment de l'expédition, le fréteur traite avec le chargeur. A partir du moment de l'expédition il tient à conserver la même position en ce qui concerne le transport des marchandises, que celles-ci restent la propriété du chargeur ou que le chargeur décide de les vendre et d'en transférer la propriété à quelqu'un d'autre. C'est là une affaire de bon sens. Il ne désire certainement pas, et aucun fréteur ne désirerait, se trouver dans une situation où, s'étant engagé envers l'affréteur à exécuter un ensemble d'obligations, il se trouverait tenu d'obligations plus lourdes si l'affréteur décide de vendre ses marchandises. Pour reprendre une expression du langage courant, ce n'est pas ainsi que l'on fait marcher une affaire."

533/ (1986) 2 Lloyd's Rep. 285.

534/ (1907) 1 K.B. 809.

391. Il y a une autre anomalie avec les actions récursoires intentées en se prévalant d'une charte-partie dans les situations décrites plus haut. Elle tient à la présence dans le paragraphe 6 de l'Article III des Règles de la Haye d'une clause qui stipule que ces actions doivent être engagées dans un certain délai. S'agissant d'une action en indemnité pour perte ou avarie où le demandeur se prévaut d'une charte-partie qui incorpore expressément les Règles de La Haye, le fréteur peut dans le droit anglais compter sur cette disposition du paragraphe 6 de l'Article III qui stipule un délai d'un an, dans les cas où l'action est intentée par l'affréteur. Un affréteur peut avoir une action en indemnité lorsqu'il est partie à un contrat constaté par un connaissement et qu'il doit répondre de créances nées de ce connaissement dont le débiteur, aux termes de la charte, est en dernière analyse le fréteur. Lorsque, au contraire, l'action en indemnité est intentée par le fréteur contre l'affréteur (parce que le fréteur est partie aux connaissements et qu'il a dû répondre de créances nées de ces connaissements), l'affréteur ne pourra pas dans le droit anglais s'en remettre à la disposition du paragraphe 6 de l'Article III et à son délai d'un an 535/. En effet, le fréteur dispose d'un délai de six ans pour intenter son action en pareil cas. Dans l'affaire du Khian Zephyr l'affréteur a fait valoir qu'il devrait pouvoir lui aussi se prévaloir du paragraphe 6 de l'Article III parce que dans l'article premier des Règles de La Haye le mot "Transporteur" est défini comme comprenant l'affréteur qui a passé un contrat de transport avec le chargeur. Le Tribunal anglais, toutefois, a rejeté cet argument au motif que lorsque les Règles de La Haye sont incorporées contractuellement dans une charte-partie, il ne pouvait y avoir qu'un "transporteur" et que ce transporteur devait être le fréteur. L'affréteur ne pouvait pas être le transporteur aux termes de la charte-partie même s'il se trouvait peut-être dans la situation d'être un transporteur en vertu d'un contrat distinct constaté par un connaissement. Le droit des Etats-Unis diffère du droit anglais à cet égard en ce que la disposition des Règles de La Haye accordant un délai d'un an a été considérée comme ne s'appliquant pas aux actions en indemnité intentées en se prévalant d'une charte-partie que ce soit par le fréteur ou par l'affréteur 536/.

Conclusion

392. Il ressort de ce qui précède que l'exclusion des Règles de La Haye des chartes-parties et les tentatives d'incorporer contractuellement les Règles dans les chartes-parties créent de graves difficultés et des incertitudes. Nous estimons que ces difficultés et ces incertitudes pourraient être résolues en soumettant impérativement les chartes-parties à un régime de responsabilité en matière de marchandises analogue à celui des Règles de La Haye/La Haye-Visby, mais qui serait rédigé spécialement aux fins de son application aux chartes-parties.

535/ Freedom General Shipping S.A. c. Tokai Shipping Co. Limited (The "Khian Zephyr") (1982) 1 Lloyd's Rep. 73.

536/ Hercules Inc. c. Stevens Shipping Co. Inc. (1983) 698 F.2d 726, 1983 AMC 1786 (5th Cir.).

Chapitre VI

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

393. Plus de 15 ans se sont écoulés depuis la quatrième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes. Pendant cette période on a mis au point de nouvelles formules de charte-partie qui sont indiscutablement des améliorations qui tendent à l'établissement de chartes bien équilibrées. On a introduit aussi d'autres formules de charte qui semblent aller trop loin en faveur des affréteurs en ce qu'elles imposent une responsabilité beaucoup plus rigoureuse aux fréteurs. Il est toutefois difficile d'imaginer qu'un fréteur conscient de ces incidences accepterait une telle charte-partie, pas plus que la plupart des affréteurs n'accepteraient volontiers des chartes Baltime ou Gencon non modifiées.

394. D'après les renseignements obtenus par le secrétariat, à la différence des versions les plus modernes, on utilise encore beaucoup les formules anciennes et anachroniques de charte-partie. Comme le présent rapport l'a montré, le libellé obscur, imprécis et anachronique de ces chartes continue d'alimenter pour l'essentiel un contentieux qui donne lieu, dans certaines affaires, à des décisions contradictoires même dans un seul pays.

395. Il est difficile d'imaginer une autre branche d'activité, en dehors des transports maritimes, où les contrats sont souvent négociés en quelques jours, sinon en quelques heures, avant de prendre effet et où les négociateurs s'intéressent aussi peu au libellé des dispositions contractuelles alors même qu'ils peuvent se trouver redevables de sommes d'argent considérables. Pour des raisons qui se comprennent du point de vue commercial, les fréteurs et les affréteurs ainsi que leurs courtiers s'intéressent au premier chef dans leurs négociations à ces éléments commercialement les plus importants que sont, par exemple, les taux du fret ou de la location, les ports de charge ou les zones de livraison, souvent sans s'intéresser de très près aux autres dispositions de la charte-partie. Dans d'autres professions et branches les difficultés que pose la négociation de chacune des dispositions du contrat sont résolues parce qu'on a le choix pour l'établissement du contrat entre quelques formules types peu nombreuses dont chacune est exhaustive. Dans les transports maritimes, en revanche, on persiste à utiliser des formules imprimées anachroniques qui de surcroît ne sont pas assez circonstanciées au regard des situations qui se rencontrent aujourd'hui, ce qui peut faire dire, sans exagération, que dans beaucoup de branches du secteur des transports maritimes il n'y a plus de contrats pour lesquels la formule type suffise. Dans le cas des chartes-parties pour marchandises solides en particulier, qu'elles soient à temps ou au voyage, il n'est pas rare, d'après les renseignements obtenus par le secrétariat, d'avoir jusqu'à 50 clauses additionnelles dactylographiées jointes à la formule imprimée dont les clauses sont elles-mêmes profondément modifiées et souvent supprimées. Ces clauses additionnelles et les modifications aux formules imprimées ne sont pas toutes négociées en chaque occasion mais sont souvent adoptées en bloc par prélèvement sur une charte-partie précédemment utilisée par les contractants, parfois avec la vague réserve apportée lors des négociations par l'expression "with logical amendments" (avec les modifications logiques). L'emploi répété de séries de clauses additionnelles, avec les clauses nouvelles qui viennent s'y greffer et qui ensuite sont elles-mêmes reprises dans des chartes-parties ultérieures, conduit à des contradictions entre la formule imprimée et les clauses additionnelles et à vrai dire entre les clauses additionnelles elles-mêmes.

396. A la confusion et aux incertitudes causées par ces contradictions et par l'obscurité de certaines des formules imprimées les plus anciennes vient s'ajouter l'anomalie due au fait que les règles impératives régissant les responsabilités des fréteurs concernant la cargaison, qui sont applicables aux contrats sous-jacents constatés par les connaissements, ne sont pas applicables aux chartes-parties en exécution desquelles ces connaissements sont émis.

397. Le Groupe de travail, à sa quatrième session, a prié également le secrétariat de lui présenter des données supplémentaires pour lui permettre de décider :

- a) des clauses de chartes-parties qui sont susceptibles d'être normalisées, harmonisées ou améliorées en vue d'assurer un juste équilibre des droits et des obligations entre les diverses parties;
- b) des aspects des chartes-parties qui se prêtent à une réglementation internationale;
- c) des possibilités d'arriver à des définitions convenues pour les termes fondamentaux en usage dans les chartes-parties.

A. Normalisation, harmonisation ou amélioration des clauses des chartes-parties

398. Imposer au secteur des transports maritimes mondiaux des chartes-parties sur formules types serait à l'évidence ni acceptable ni souhaitable. On pense en revanche que la normalisation, l'harmonisation et l'amélioration de leurs clauses sont non seulement souhaitables mais aussi nécessaires. Il est notamment indispensable de rationaliser les innombrables clauses différentes en usage aujourd'hui qui concernent les mêmes éléments essentiels des chartes-parties et les traitent fondamentalement de la même manière. De même, il est indispensable d'améliorer le libellé de ces clauses de façon à clarifier les obligations souscrites et à réduire le contentieux.

399. Des clauses claires et circonstanciées ne sont pas seulement importantes pour les parties à la charte elles-mêmes. Les clauses des chartes ont aussi des incidences sur les tiers porteurs de connaissements dans plusieurs domaines différents et importants, comme nous l'avons déjà indiqué dans le présent rapport. Les tiers, qui n'ont aucun contrôle sur le contenu d'une charte-partie dont les dispositions risquent de leur imposer des obligations passablement lourdes, devraient pouvoir légitimement s'attendre à ce que les passages pertinents des connaissements émis en exécution de la charte-partie et les clauses de la charte-partie qui y sont incorporées définissent clairement leurs droits et obligations.

400. On peut penser que telle ou telle clause qui est favorable au fréteur ou telle ou telle clause qui est favorable à l'affréteur n'est pas nécessairement contraire à un juste équilibre des droits et obligations des différentes parties à une charte, si elle ne porte pas abusivement préjudice aux tiers et si l'avantage qu'elle apporte à une partie peut être compensé par un ajustement financier approprié en faveur de l'autre. Il n'y a déséquilibre que si l'avantage n'est pas compensé, ou n'est pas vu comme étant compensé, par un ajustement monétaire approprié.

401. Certaines chartes-parties modernes contiennent effectivement des clauses qui prévoient des alternatives pour la répartition du risque ou de la dépense. Mais nous estimons qu'il y a un champ d'application beaucoup plus étendu pour ce genre de dispositions alternatives. Avec des obligations alternatives clairement énoncées, les parties à la charte pourront plus facilement apprécier ce que représente chaque option de répartition du risque ou de la dépense en termes de fret ou de location. Au contraire, des clauses au libellé obscur rendent plus difficile l'appréciation du risque ou du coût.

402. Cette obscurité a pour conséquence qu'une clause, ou une expression qui y est utilisée, peut avoir un sens donné pour un professionnel de l'expédition maritime mais risque d'être prise dans une acception tout à fait différente lorsqu'elle est soumise à une analyse juridique serrée par les hommes de loi, les arbitres ou les tribunaux. Un de ceux qui ont répondu aux demandes de renseignement du secrétariat a fait l'observation suivante : "Nous ne voyons pas de difficultés à utiliser (les clauses d'une charte-partie) à l'intention de gens du métier qui en connaissent précisément le sens exact, d'après les interprétations qu'en ont données les tribunaux d'arbitrage". C'est peut-être le cas pour les spécialistes qui travaillent dans les grands centres juridiques et maritimes, mais il n'est pas souhaitable qu'il faille des experts pour interpréter des formules de charte-partie qui sont d'un emploi courant.

403. La multiplicité des formules de charte-partie actuellement en usage ne facilite pas l'exégèse. Il ressort des études réalisées par le secrétariat que si les clauses des nombreuses chartes-parties en usage dans les divers trafics diffèrent très souvent entre elles, c'est uniquement pour des raisons historiques, et non parce que les exigences des trafics considérés diffèrent, ni parce qu'il y a une division différente du risque ou de la dépense entre le fréteur et l'affréteur. Souvent ce sont simplement quelques clauses de ces chartes-parties qui semblent être spécifiques au trafic en cause, et l'on peut penser que les principales clauses essentielles pourraient être rationalisées sans perdre pour autant de leur souplesse, à condition de prévoir des répartitions alternatives du risque ou de la dépense lorsque cela est nécessaire.

404. Il ressort également des études du secrétariat qu'un libellé concis n'est pas forcément un gage de clarté. Nombre des formules de charte-partie les plus anciennes qui ont donné le plus matière à controverse sont souvent trop laconiques pour pouvoir couvrir toutes les situations possibles dans leur complexité. Il est intéressant de constater que le texte détaillé et généralement exhaustif des chartes à temps modernes pour navires-citernes donne lieu à beaucoup moins de litiges que les formules classiques de charte à temps pour marchandises solides.

405. Des formules de charte-partie mal rédigées et d'un autre âge qui servaient pour des cargaisons particulières continuent d'être utilisées obstinément dans beaucoup de trafics de même que les formules anachroniques de charte au voyage et de charte à temps pour marchandises solides. Comme on peut le voir d'après le présent rapport, plusieurs des formules les plus anciennes qui sont critiquées depuis des décennies pour leur libellé maladroit, obscur et litigieux sont toujours largement utilisées encore aujourd'hui. Le secteur des transports maritimes internationaux ne semble pas d'une manière générale avoir mis en place des mécanismes suffisamment efficaces pour décourager l'emploi des formules anachroniques ni pour encourager l'emploi des formules modernes mieux rédigées.

406. Nous pensons que les clauses ci-après, notamment, se prêtent à une harmonisation et/ou à une amélioration :

Arbitrage	Temps et voyage
Connaissements	Temps et voyage
Résiliation	Temps et voyage
Cessation de responsabilité	Voyage
Clauses définissant la durée de la charte	Temps
Clauses des connaissances couplés à une charte incorporant les dispositions de la charte	Voyage
Etat du navire à la livraison et à la restitution	Temps
Marchandises dangereuses	Temps et voyage
Déroutement	Voyage
Fret	Voyage
Avaries communes	Temps et voyage
Indemnité	Temps et voyage
Staries et surestaries	Voyage
Privilège	Temps et voyage
Clause d'entretien	Temps
Suspension du loyer	Temps
Paiement du loyer et reprise du navire	Temps
Clauses de responsabilité et d'exonérations	Temps et voyage
Ports et postes sûrs	Temps et voyage

407. Il serait donc bon qu'après consultation avec les organisations internationales et professionnelles appropriées, le secrétariat de la CNUCED détermine, parmi les clauses susmentionnées, celles qui conviennent comme clauses essentielles. Dans quelques cas, on estimera peut-être que certaines clauses de chartes sur formule type peuvent être utilisées comme clauses essentielles. Dans d'autres cas, il sera nécessaire, après avoir examiné les clauses actuellement en usage, d'en rédiger de nouvelles. On pourrait ensuite passer à la rédaction d'un projet de clauses essentielles, avec le concours et la collaboration étroite des organisations internationales et professionnelles appropriées, pour soumission au Groupe de travail.

B. Nécessité d'une réglementation internationale

408. L'immense majorité des contrats constatés par connaissance dans le monde entier sont régis par les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby. Il est anormal que, dans les cas où les marchandises sont expédiées sous le couvert de connaissances couplés à une charte-partie sous-jacente, on n'applique pas aux deux contrats un régime impératif analogue pour la responsabilité du transporteur concernant la cargaison.

409. Comme il a été expliqué plus haut, à l'heure actuelle, si les responsabilités contractuelles concernant la cargaison stipulées par une charte-partie diffèrent du régime de responsabilité prévu par les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby pour la cargaison indiquée sur les connaissances émis en exécution de la charte-partie, les obligations du transporteur peuvent

changer durant le voyage selon que les connaissements seront négociés ou non, par qui ils le seront et au profit de qui. En conséquence, si des connaissements soumis au régime des Règles sont délivrés à l'affréteur et qu'ils ne soient ni négociés ni transférés, le régime de responsabilité concernant la cargaison reste régi par les dispositions de la charte-partie. En revanche, si ces connaissements, ou quelques-uns d'entre eux, sont négociés par l'affréteur pour remise à des tiers, le régime de responsabilité concernant la cargaison change et devient celui des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby. Par la suite, si les connaissements précédemment détenus par des tiers sont transférés à l'affréteur ou à des parties considérées par la loi comme des agents de l'affréteur, le régime de responsabilité concernant la cargaison transportée sous le couvert de ces connaissements passe de nouveau sous l'empire de la charte-partie.

410. En outre, des chargeurs peuvent dans le cours de leurs opérations ordinaires expédier en certaines occasions des marchandises sous le couvert de connaissements-ligne régulière qui sont soumis à l'application impérative des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, et en d'autres occasions opérer en qualité d'affréteur avec des chartes-parties au voyage auxquelles aucune réglementation impérative n'est applicable. Il est là encore anormal que les responsabilités des transporteurs concernant la cargaison ne soient pas cohérentes.

411. Dans beaucoup de chartes-parties modernes on essaie d'améliorer les incohérences en insérant des clauses (souvent une clause paramount) dont l'objet est de rendre les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby contractuellement applicables à la charte-partie ainsi qu'aux connaissements émis en exécution de celle-ci. Comme l'on montré les passages pertinents du présent rapport, ces tentatives d'incorporation contractuelle dans les chartes-parties d'un ensemble de règles destinées à s'appliquer impérativement aux contrats constatés par des connaissements sont à la fois une source d'incertitudes et de litiges. Par exemple :

- 1) Il peut ne pas apparaître très clairement que la clause d'incorporation a vraiment pour effet, en droit, d'incorporer les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby dans la charte-partie et, si elle produit en principe cet effet, quelles sont parmi ces Règles celles qui sont applicables et celles qui ne le sont pas.
- 2) On peut aussi ne pas très bien savoir si les dispositions particulières des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby signifient la même chose dans le contexte contractuel d'une charte-partie et dans le contexte d'un connaissement.
- 3) On peut se demander, selon la façon dont l'incorporation est opérée, si, dans le contexte de la charte-partie, les Règles sont vraiment "souveraines" (paramount) ou si à certains égards d'autres clauses de la charte-partie l'emportent sur elles.
- 4) Les disparités des régimes de responsabilité concernant la cargaison entre les connaissements et les chartes-parties et entre les chartes principales et les chartes secondaires donnent lieu à des incertitudes et à des litiges à propos des droits à indemnité entre frêteurs et affréteurs à l'occasion des réclamations relatives à la cargaison.

- 5) Les différentes législations nationales apportent peut-être des réponses différentes à toutes ces questions.

Ainsi qu'il ressort également des passages pertinents du présent rapport, les versions modernes et actualisées des formules types de charte-partie et les formules nouvellement libellées n'ont pas réussi à résoudre ces problèmes.

412. Beaucoup de ceux qui, dans les pays développés, ont répondu aux demandes de renseignements du secrétariat de la CNUCED se sont dits fermement convaincus que l'application d'une réglementation impérative aux chartes-parties enlèverait la souplesse essentielle inhérente à un système qui laisse les parties entièrement libres de faire le contrat qu'elles désirent. Mais on peut leur répondre qu'avec une réglementation obligatoire dont le champ d'application serait analogue à celui des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, les parties à une charte seraient toujours laissées libres de négocier les dispositions spéciales dont elles ont besoin pour leur contrat particulier. D'ailleurs, même sans réglementation internationale impérative les législations nationales ne laissent pas les parties à une charte entièrement libres de déterminer leur propre contrat. Ainsi voit-on des clauses de déroutement à la portée jugée trop large démantelées et interprétées de façon restrictive, des garanties introduites implicitement pour la navigabilité et d'autres questions, des règles élaborées pour limiter la portée des clauses d'exonérations et des critères de bon sens appliqués dans des cas où il n'était pas envisagé de le faire. Et sur tous ces points, il peut arriver que les tribunaux d'un pays adoptent des approches totalement différentes de celles des tribunaux d'un autre pays. Quoique les contrats constatés par une charte-partie ne soient pas des contrats d'adhésion de la même façon que le sont la plupart des contrats constatés par un connaissement, bien des arguments qui justifient l'application impérative des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby aux connaissements valent également pour les chartes-parties; ce sont en particulier ceux qui plaident pour une plus grande certitude, une plus grande clarté et une plus grande uniformité.

413. Il a été également avancé, comme argument contre l'idée d'une réglementation impérative, que la grande majorité des chartes-parties incorporent aujourd'hui les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby au moyen d'une référence expresse figurant dans les formules imprimées ou par l'insertion d'additifs dactylographiés. Même s'il y a là un argument contre la réglementation impérative - et encore pourrait-on facilement le retourner - on peut rétorquer que l'incorporation contractuelle dans les chartes-parties de règles conçues pour s'appliquer aux connaissements crée non seulement des difficultés juridiques en ce qui concerne le rapport entre les chartes-parties et les connaissements émis en vertu de celles-ci (point qui a été traité plus haut), mais aussi en ce qui concerne l'interprétation des chartes-parties elles-mêmes.

414. Nous sommes donc d'avis que pour introduire effectivement dans les chartes-parties un système de responsabilité pour la cargaison analogue à celui des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, il faut établir un ensemble de règles "taillées sur mesure" qui soient impérativement applicables aux chartes-parties.

415. En principe on devrait appliquer impérativement aux chartes-parties les mêmes normes de responsabilité que celles qui sont appliquées impérativement aux connaissements en vertu des Règles de La Haye et de La Haye-Visby,

autrement dit il faudrait élaborer des règles qui concerneraient spécifiquement les chartes-parties et porteraient sur les principaux domaines de responsabilité indiqués ci-après :

Navigabilité
Garde des marchandises
Obligations à l'égard des connaissements émis en exécution
de chartes-parties
Prescription des actions
Droits et exonérations du fréteur
Déroutement
Limitation de la responsabilité
Marchandises dangereuses

416. Nous proposons, toutefois, que le secrétariat procède à de nouvelles études et continue de s'informer afin de déterminer :

- 1) les incidences de ces règles impératives si elles s'appliquaient aux chartes au voyage seulement ou à la fois aux chartes au voyage et aux chartes à temps;
- 2) les incidences de ces règles impératives si elles ne s'appliquaient qu'aux opérations visées à l'Article II des Règles de La Haye, ou si elles s'appliquaient à tous les voyages et à toutes les opérations prévus dans une charte-partie.

417. Après quoi, le secrétariat soumettrait au Groupe de travail un rapport accompagné de recommandations concernant la portée exacte de la réglementation impérative à appliquer aux chartes-parties.

C. Définitions concernant les dispositions de base utilisées dans les chartes-parties

418. Le Conseil exécutif du Comité maritime international (CMI) a décidé, en septembre 1976, de déterminer s'il serait possible de réduire le contentieux des chartes-parties en établissant des définitions pour les dispositions qui sont d'un usage courant. Tout en reconnaissant que l'idéal serait d'avoir des définitions couvrant tous les aspects des chartes-parties, il a résolu de commencer par s'occuper des staries. Un groupe de travail a été créé sous les auspices du CMI, du BIMCO (Conseil maritime baltique et international) et du GCBS (General Council of British Shipping). Un projet d'ensemble de définitions concernant les staries a été examiné à une réunion plénière du CMI en 1977, après quoi on a créé un groupe de travail international comprenant des représentants de la FONASBA (Fédération des associations nationales de courtiers et d'agents maritimes). Enfin, un ensemble final de définitions portant le titre de "Charter Party Laytime Definitions 1980" a été publié conjointement par le BIMCO, le CMI, la FONASBA et le GCBS en décembre 1980. Ces définitions sont conçues en vue d'une incorporation contractuelle dans les chartes-parties, et leur préambule est ainsi libellé :

"Les définitions qui suivent (hormis celles qui sont expressément exclues par suppression ou autrement) s'appliquent aux mots et expressions utilisés dans la charte-partie, étant entendu toutefois qu'aucune définition ou partie de définition ne

doit être incompatible avec une autre disposition expresse de la charte-partie. Les mots utilisés dans ces définitions sont eux-mêmes interprétés en conformité de la définition qui leur est donnée dans les présentes. Les mots ou expressions qui ne sont que des variantes ou d'autres formes de mots ou d'expressions dont la définition est donnée ci-après doivent être interprétés en conformité de cette définition, (par exemple "Notification de mise à disposition du navire" "Avis de prêt à opérer")."

419. Les définitions ne sont donc pas "souveraines" (paramount). Pour autant que le secrétariat le sache, ni les organisations susmentionnées, ni aucune autre organisation nationale ou internationale n'ont établi de définitions concertées pour d'autres dispositions utilisées dans les chartes-parties. Cela peut s'expliquer par le fait que, d'après les renseignements donnés au secrétariat, les "Charter Party Laytime Definitions 1980" ne sont pas très utilisées dans la pratique par les affréteurs et les frètes. De plus, les organisations qui s'occupent de la question et des modifications des formules types de charte n'ont pas cru bon d'inclure les définitions concertées dans les chartes-parties sur formule type qu'elles établissent.

420. Les définitions concernant certaines dispositions de charte-partie aideraient évidemment à réduire le contentieux. Mais il va de soi que ce but ne sera atteint que si les définitions concertées sont effectivement incorporées par les parties dans leurs contrats. Nous pensons que le moyen le plus efficace d'encourager l'emploi des définitions concertées serait de les inclure dans les formules imprimées des chartes-parties. Cette inclusion n'empêcherait pas les contractants de les enlever de la formule imprimée s'ils ne veulent absolument pas les voir figurer dans leur contrat particulier.

421. Nous proposons donc que la rédaction de définitions concertées pour les dispositions des chartes-parties soit examinée en même temps que la rédaction des clauses visées plus haut à la section A.

422. Les termes des chartes-parties considérés comme se prêtant le mieux à l'établissement de définitions concertées (hormis les staries et les sures-taries) sont ceux qui sont utilisés dans les clauses suivantes :

- clauses d'exonération
- clauses de privilège
- clauses concernant le chargement, l'arrimage et le déchargement
- clauses concernant le paiement du fret et de la location
- clauses de suspension du loyer
- clauses définissant la durée des chartes à temps.

423. Nous suggérons, par conséquent, de déterminer, après consultation avec les organisations appropriées, les dispositions des chartes-parties qui doivent pouvoir être incluses dans les définitions concertées. Après quoi, on pourrait établir des projets de définitions, avec le concours de ces organisations, pour examen par le Groupe de travail.

424. Ultérieurement, le secrétariat de la CNUCED procéderait à de nouvelles études pour déterminer le meilleur moyen d'encourager l'utilisation la plus large possible des clauses essentielles des chartes-parties et des définitions concertées et pour prendre les mesures qui apparaîtront nécessaires à cet égard.

Annexes



ANNEX I

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974)
CODE NAME: "BALTIME 1939"



PART I

Issued 1/1/1909
Amended 1/1/1911
Amended 1/1/1912
Amended 1/1/1920
Amended 1/1/1939
Amended 1/1/1950
Amended 1/1/1974

Adopted by the Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom and the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

1. Shipbroker		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name		6. GRT/NRT	
7. Class		8. Indicated horse power	
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)			
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of			
13. Present position			
14. Period of hire (Cl. 1)		15. Port of delivery (Cl. 1)	
		16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
(b) Cargo exclusions specially agreed			
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)			
19. Charter hire (Cl. 6)		20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)	
23. Cancelling date (Cl. 22)		24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)	
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)		26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Printed and sold by S. Straker & Sons Ltd., 47-51 Gt Suffolk Street, London, SE1
by authority of The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen.

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic-feet grain bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18
1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery	19
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel to be delivered at the time indicated in Box 16.	20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32
2. Trade	33
The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.	34 35 36 37 38 39 40 41 42
3. Owners to Provide	43
The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen.	44 45 46 47 48 49 50 51 52 53
4. Charterers to Provide	54
The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipal or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including damage) and shifting boards excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82
5. Bunkers	83
The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers stated in Box 18.	84 85 86 87 88 89 90 91
6. Hire	92
The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107
7. Re-delivery	108
The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. Notice The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130
8. Cargo Space	131
The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackles, apparel, furniture, provisions and stores.	132 133 134 135 136
9. Master	137
The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards all employment, agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158
10. Directions and Logs	159
The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.	160 161 162 163
11. Suspension of Hire etc.	164
(A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the work, or of the voyage and continuing for more than twentyfour consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required for any hire paid in advance to be adjusted accordingly. (B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident or other damage to the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185
12. Cleaning Boilers	186
Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.	187 188 189 190 191
13. Responsibility and Exemption	192
The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lockouts or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general. The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.	193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216
14. Advances	217
The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p. a., such advances to be deducted from hire.	218 219 220 221 222
15. Excluded Ports	223
The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel; b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243
16. Loss of Vessel	244
Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	245 246 247 248 249 250 251
17. Overtime	252
The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.	253 254 255 256 257
18. Lien	258
The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien upon the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	259 260 261 262 263 264
19. Salvage	265
All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the 270 salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by 272 all measures taken by the Owners in order to 273 secure payment of salvage and to fix its amount. 274	266 267 268 269 270 271 272 273 274
20. Sublet	275
The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	276 277 278 279
21. War	281
(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue 283 to any place or on any voyage nor be used on 284 any service which will bring her within a zone 285 which is dangerous as the result of any actual 286 or threatened act of war, war hostilities, warlike 287 operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel 288 or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or 291 the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions or the requisition of any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind 297 whatsoever by the belligerent or fighting powers 298 or parties or by any Government or Ruler. (B) Should the Vessel approach or be brought or 300 ordered within such zones as to depart, arrive, 301 way to the said risks, (1) the Owners to be 302 entitled from time to time to insure their interests 303 in the Vessel and/or hire against any of the risks 304 likely to be involved thereby on such terms as 305 they shall think fit, the Charterers to make a 306 refund to the Owners of the premium or demand; 307 and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 308 hire to be paid for all time lost including any 309 lost owing to loss or injury to the Master, 310 Officers, or Crew or to the action of the Crew in 311 refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks. (C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason 317 mentioned in section (A) the amount of any 318 crease to be added to the hire and paid by the 320 Charterers on production of the Owners' account 321 therefor, such account being rendered monthly. 322 (D) The Vessel to have liberty to comply with 323 any orders or directions as to departure, arrival, 324 routes, ports of call, stoppages, destination, 325 delivery or in any other wise whatsoever given by 326 the Government of the nation under whose flag 327 the Vessel sails or any other Government or any 328 person (or body) acting or purporting to act 329 of the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the 331 war risks insurance on the Vessel the right to 332 give any such orders or directions. 333 (E) In the event of the nation under whose flag 334 the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil 335 commotion, both the Owners and the Charterers 336 may cancel the Charter and, unless otherwise 337 agreed, the Vessel to be re-delivered to the 338 Charterers at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe 342 port at the Owners' option, after discharge of any 343 cargo on board. 344 (F) If in compliance with the provisions of this 345 clause anything is done or is not done, such not 346 to be deemed a deviation. 347 Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 22. 348 349	282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349
22. Cancelling	350
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 23 the Charterers to have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	351 352 353 354 355 356 357 358
23. Arbitration	359
Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London, (or such other place as may be agreed according to Box 24) one Arbitrator to be nominated by the Owners 363 and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of the Arbitrators to be appointed by the 366 of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.	360 361 362 363 364 365 366 367
24. General Average	369
General Average to be settled according to York/ Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	370 371 372
25. Commission	373
The Owners to pay a commission at the rate 374 stated in Box 25 to the party mentioned in Box 375 25 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual 378 expenses of the Brokers and a reasonable fee 379 for the hire. If the full hire is not paid onward to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers 381 against their loss of commission. 382 Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any 384 loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one 386 year's hire. 387	373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387

93 on giving written notice thereof to the Owners or their Agents.....days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.
94 14. That if required by Charterers, time not to commence before.....and should vessel
95 not have given written notice of readiness on or before.....but not later than 4 p.m. Charterers or
96 their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.
97 15. That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment,
98 grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause
99 preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by
100 defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence
101 thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.
102 16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be
103 returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,
104 Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.
105 The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the
106 purpose of saving life and property.
107 17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York,
108 one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for
109 the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.
110 18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Aver-
111 age contributions, and the Charterers will have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess
112 deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which
113 might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.
114 19. That all derrick and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and
115 Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of
116 York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these
117 Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into
118 United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at
119 the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or
120 bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier
121 or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if
122 required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the
123 carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the
124 place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in
125 United States money.
126 In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever,
127 whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the
128 goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices,
129 losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the
130 goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or
131 ships belonged to strangers.
132 Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.
133 20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the
134 cost of replacing same, to be allowed by Owners.
135 21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a
136 convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from
137 time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.
138
139
140 22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also
141 providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for
142 same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for
143 night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The
144 Charterers to have the use of any gear on board the vessel.
145 23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging;
146 steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen,
147 deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the
148 port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or
149 insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned
150 thereby.
151 24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained
152 in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels;
153 etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both
154 of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:
155 U. S. A. Clause Paramount
156 This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April
157 16, 1924, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of
158 any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading
159 be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.
160 Both-to-Blame Collision Clause
161 If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the
162 Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried
163 hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss
164 or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-
165 carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her
166 owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.
167 25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be with-
168 drawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the
169 port or to get out after having completed loading or discharging.
170 26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the
171 navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.
172 27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to
173
174 on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.
175 28. An address commission of 2½ per cent payable to.....on the hire earned and paid under this Charter.



ANNEX III

Copyright © 1961 and Published by: The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA), New York. This derivative work may not be copied without the permission of the copyright owners. Code Name: ASBATIME

TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form

November 6th, 1913 — Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; June 12th, 1961

	THIS CHARTER PARTY, made and concluded in	1
	..... day of	19
Owners	between	3
	..... Owners of	4
	the good	5
	..... Steamship	5
	..... Motorship	5
Description of Vessel	of	6
	..... of	6
	..... tons gross register, and	7
	..... tons net register, having engines of	7
	horsepower and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed	8
	..... of about	9
	..... cubic feet grain/bale capacity	10
	..... and about	11
	..... long/metric tons deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding	12
	..... long/metric tons) on a salt water draft of	13
	..... on summer freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about	14
	..... long/metric tons of	15
	..... fuel oil and	16
	..... long/metric tons of	17
	..... and	18
	capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about	19
	..... knots on a consumption of about	20
	..... long/metric tons of	21
	.....	22
	now	23
	..... and	24
Charterers	.....	25
	..... Charterers of the City of	26
Duration	The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the vessel from the time of delivery for about	27
	.....	28
	..... within below mentioned trading limits.	29
	.....	30
Sublet	Charterers shall have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers shall remain responsible for the fulfillment of this Charter.	31
	.....	32
	.....	33
Delivery	Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers	34
	.....	35
	.....	36
	.....	37
	in such dock or at such berth or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in Clause 6) as the Charterers may direct. If such dock, berth or place be not available, time shall count as provided in Clause 5. Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear simultaneously (and with full complement of officers and crew for a vessel of her tonnage), to be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the proper authorities of the state of the vessel's registry and of the states of ports of shipment and discharge and of any intermediate states or ports through whose waters the vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded:	38
	.....	39
	.....	40
	.....	41
	.....	42
	.....	43
	.....	44
	.....	45
Dangerous Cargo	.....	46
	.....	47
	.....	48
	.....	49
	.....	50
Cargo Exclusions	.....	51
	.....	52
	.....	53
	.....	54
	.....	55
	.....	56
Trading Limits	The vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and places within	57
	.....	58
	..... excluding	59
	.....	60
	.....	61
	.....	62
	as the Charterers or their agents shall direct, on the following conditions:	63
Owners to Provide	1. The Owners shall provide and pay for the insurance of the vessel and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull,	64
	.....	65
	.....	66
	.....	67
	.....	68

	machinery and equipment for and during the service.	69
Charterers to Provide	2. The Charterers, while the vessel is on hire, shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, port charges, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 1, but when the vessel puts into a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this Charter shall be for Charterers' account. All other fumigations shall be for Charterers' account after vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.	70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80
	Charterers shall provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but Owners shall allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel.	81 82 83 84
Bunkers on Delivery and Redelivery	3. The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the vessel as hereunder. The vessel shall be delivered with: per ton; long/metric* tons of fuel oil at the price of per ton; tons of diesel oil at the price of per ton. The vessel shall be redelivered with: tons of fuel oil at the price of per ton; tons of diesel oil at the price of per ton	85 86 87 88 89 90 91 92 93 94
	(*Same tons apply throughout this clause)	95
Rate of Hire	4. The Charterers shall pay for the use and hire of the said vessel at the rate of daily, or United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on summer freeboard, per calendar month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless vessel lost) at	96 97 98 99 100 101 102 103 104
Redelivery Areas and Notices	..... unless otherwise mutually agreed. Charterers shall give Owners not less than days notice of vessel's expected date of redelivery and probable port	105 106 107 108 109 110
Hire Payment and Commencement	5. Payment of hire shall be made so as to be received by Owners or their designated payee in New York, i.e. in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the unbalance day by day as it becomes due, if so required by Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any breach of this Charter, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time shall count from 7 A.M. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their agents before 4 P.M., but if required by Charterers, they shall have the privilege of using vessel at once, in which case the vessel will be on hire from the commencement of work.	111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127
Cash Advances	Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced, as required by the Captain, by the Charterers or their agents, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.	128 129 130 131 132
Berths	6. Vessel shall be loaded and discharged in any dock or at any berth or place that Charterers or their agents may direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely lie aground.	133 134 135 136
Spaces Available	7. The whole reach of the vessel's holds, decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.	137 138 139 140 141
Prosecution of Voyages	8. The Captain shall prosecute his voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to perform all cargo handling at their expense under the supervision of the	142 143 144 145 146

S. 57 M. S.	Charter Dated	
	Captain, who is to sign the bills of lading for cargo as presented in conformity with mate's or tally clerk's receipts. However, at Charterers' option, the Charterers or their agents may sign bills of lading on behalf of the Captain always in conformity with mate's or tally clerk's receipts. All bills of lading shall be without prejudice to this Charter and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or their agents or by the Captain at their request.	147 148 149 150 151 152 153 154
Bills of Lading		
Conduct of Captain	9. If the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.	155 156 157 158
Supercargo and Meals	10. The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying at the rate of per day. Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of per meal for all such victualing.	159 160 161 162 163 164 165 166
Sailing Orders and Logs	11. The Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the Captain shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the vessel, distance run and the consumption of fuel.	167 168 169 170 171 172 173
Ventilation	12. The Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.	174 175
Continuation	13. The Charterers shall have the option of continuing this Charter for a further period of	176 177 178
Laydays/ Cancellling	14. If required by Charterers, time shall not commence before and should vessel not have given written notice of readiness on or before but not later than 4 P.M. Charterers or their agents shall have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.	179 180 181 182 183
Off Hire	15. In the event of the loss of time from deficiency and/or default of officers or crew or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to, hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All fuel used by the vessel while off hire shall be for Owners' account. In the event of the vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202
Total Loss	16. Should the vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.	203 204 205
Exceptions	The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and steam navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	206 207 208 209
Liberties	The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.	210 211 212
Arbitration	17. Should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision, or that of any two of them, shall be final and for the purpose of enforcing any award this agreement may be made a rule of the Court. The arbitrators shall be commercial men conversant with shipping matters.	213 214 215 216 217 218
Liens	18. The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.	219 220 221 222

	Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the vessel.	223 224 225
Salvage	19. All derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and crew's proportion.	226 227 228
General Average	General average shall be adjusted, according to York-Antwerp Rules 1974, at such port or place in the United States as may be selected by the Owners and as to matters not provided for by these Rules, according to the laws and usage at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or bond and such additional security, as may be required by the Owners, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the Owners or their agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery. Such deposit shall, at the option of the Owners, be payable in United States money and remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the general average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in United States money.	229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247
York-Antwerp Rules	Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of the Charter will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974 and will include the "New Jason Clause" as per Clause 23.	248 249 250 251
Drydocking	20. The vessel was last drydocked The Owners shall have the option to place the vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between Owners and Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances. Payment of hire shall be suspended upon deviation from Charterers' service until vessel is again placed at Charterers' disposal at a point not less favorable to Charterers than when the hire was suspended.	252 253 254 255 256 257 258 259 260 261
Cargo Gear	21. Owners shall maintain the cargo-handling gear of the ship which is as follows: providing gear (for all derricks or cranes) capable of lifting capacity as described. Owners shall also provide on the vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any gear on board the vessel. If required by Charterers, the vessel shall work night and day and all cargo-handling gear shall be at Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo-handling gear, or insufficient power to operate the same, the vessel is to be considered to be off hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby. If required by the Charterers, the Owners are to bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof.	262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276
Stevedore Stand-by	22. In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by Charterers or their agents, Charterers shall pay Owners \$ per month or pro rata.	277 278 279
Crew Overtime	23. The following clause is to be included in all bills of lading issued hereunder: This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.	280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290
Clauses Paramount	This Charter is subject to the following clauses all of which are to be included in all bills of lading issued hereunder: If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off,	291 292 293 294 295 296 297 298 299 300
New Both-to-Blame Collision Clause		

S.S./M.S. Charter Dated

	recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.	301 302
	The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact.	303 304 305
New Jason Clause	In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.	306 307 308 309 310 311 312 313
	If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery.	314 315 316 317 318 319
War Clauses	(a) No contraband of war shall be shipped. Vessel shall not be required, without the consent of Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration of war or not, where vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces).	320 321 322 323 324 325 326 327 328
	(b) If such consent is given by Owners, Charterers will pay the provable additional cost of insuring vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not exceeding a valuation of In addition, Owners may purchase and Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a government program, vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone.	329 330 331 332 333 334 335 336
	(c) In the event of the existence of the conditions described in (a) subsequent to the date of this Charter, or while vessel is on hire under this Charter, Charterers shall, in respect of voyages to any such port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities.	337 338 339 340 341 342
Ice	24. The vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging.	343 344 345 346 347 348
Navigation	25. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other similar matters, same as when trading for their own account.	349 350 351 352
Commissions	26. A commission of percent is payable by the vessel and Owners to	353 354 355 356 357
Address	27. An address commission of percent is payable to	358 359 360 361
Rider	Rider Clauses as attached hereto are incorporated in this Charter.	362 363

Rider of Suggested Additional Clauses

(None of these Clauses apply unless expressly agreed during the negotiations and enumerated in line 362)

Extension of Cancellation	28. If it clearly appears that, despite the exercise of due diligence by Owners, the vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, and provided Owners are able to state with reasonable certainty the date on which the vessel will be ready, they may, at the earliest seven days before the vessel is expected to sail for the port or place of delivery, require Charterers to declare whether or not they will cancel the Charter. Should Charterers elect not to cancel, or should they fail to reply within seven days or by the cancelling date, whichever shall first occur, then the seventh day after the expected date of readiness for delivery as notified by Owners shall replace the original cancelling date. Should the vessel be further delayed, Owners shall be entitled to require further declarations of Charterers in accordance with this Clause.	364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374
Grace Period	29. Where there is failure to make "punctual and regular payment" of hire, Charterers shall be given by Owners two clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those two days following Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual. Payment received by Owners' bank after the original due date will bear interest at the rate of 0.1 percent per day which shall be payable immediately by Charterers in addition to hire. At any time while hire is outstanding the Owners shall be absolutely entitled to withhold the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account.	375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387
Cargo Claims	30. Damage to and claims on cargo shall be for Owners' account if caused by unseaworthiness of the vessel, but shall be for Charterers' account if caused by handling and stowage, including slackage. Claims for shortage except shall be shared equally between Owners and Charterers.	388 389 390 391
War Cancellation	31. In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: The United States of America, the United Kingdom, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China, or in the event of the nation under whose flag the vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not), either the Owners or the Charterers may cancel this Charter. Whereupon the Charterers shall redeliver the vessel to the Owners in accordance with Clause 4; if she has cargo on board, after discharge thereof at destination, or, if debarred under this Clause from reaching or entering it, at a near open and safe port as directed by the Owners; or, if she has no cargo on board, at the port at which she then is; or, if at sea, at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 4 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until redelivery.	392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408
War Bonus	32. Any war bonus to officers and crew due to vessel's trading or cargo carried shall be for Charterers' account.	409 410
Requisition	33. Should the vessel be requisitioned by the government of the vessel's flag during the period of this Charter, the vessel shall be deemed to be off hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by Owners. The period during which the vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter. If the period of requisition exceeds .....months, either party shall have the option of cancelling this Charter and no consequential claim may be made by either party.	411 412 413 414 415 416 417 418 419
On/Off-hire Survey	34. Prior to delivery and redelivery the parties shall each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall conduct joint on-hire/off-hire surveys. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree. If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party. On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time.	420 421 422 423 424 425 426 427 428
Stevedore Damage	35. Any damage caused by stevedores during the currency of this Charter shall be reported by Captain to Charterers or their agents, in writing, within 24 hours of the occurrence or as soon as possible thereafter. The Captain shall use his best efforts to obtain written acknowledgement by responsible parties	429 430 431 432

	causing damage unless damage should have been made good in the mean-	433
	time.	434
	Stevedore damages involving seaworthiness shall be repaired without	435
	delay to the vessel after each occurrence in Charterers' time and shall be paid	436
	for by the Charterers. Other minor repairs shall be done at the same time, but if	437
	this is not possible, same shall be repaired while vessel is in drydock in	438
	Owners' time, provided this does not interfere with Owners' repair work, or by	439
	vessel's crew at Owners' convenience. All costs of such repairs shall be for	440
	Charterers' account. Any time spent in repairing stevedore damage shall be for	441
	Charterers' account.	442
	Charterers shall pay for stevedore damages whether or not payment	443
	has been made by stevedores to Charterers.	444
Charterers'	36. Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and	445
Colors	painting the vessel with their own markings. The vessel shall be repainted in	446
	Owners' colors before termination of the Charter. Cost and time of painting,	447
	maintaining and repainting those changes effected by Charterers shall be for	448
	Charterers' account.	449
Return	37. Charterers shall have the benefit of any return insurance premium	450
Premium	receivable by Owners from their underwriters as and when received from	451
	underwriters by reason of vessel being in port for a minimum period of 30 days	452
	if on full hire for this period or pro rata for the time actually on hire.	453
Water	38. The vessel shall be off hire during any time lost on account of vessel's	454
Pollution	non-compliance with government and/or state and/or provincial regulations	455
	pertaining to water pollution. In cases where vessel calls at a U.S. port, Owners	456
	warrant to have secured and carry on board the vessel a Certificate of Financial	457
	Responsibility as required under U.S. law.	458



ANNEX IV

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974)
CODE NAME: "LINERTIME"

PART I

1. Shipbroker		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name	6. GRT/NRT	7. Class	8. Indicated horse power
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard		10. Quantity of stores, provisions and fresh water not exceeding (tons)	
11. Cubic-feet grain/bale capacity available for cargo		12. Permanent bunkers (abt.)	
13. Speed capability in knots (abt.) on a consumption per 24 hours of (abt.)		14. Present position	
15. Period of hire (Cl. 1)		16. Port of delivery (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 1)	
		17. Time for delivery (Cl. 1)	
18. Number of days' notice of expected date of delivery (Cl. 1)		19. Cancelling date (Cl. 2)	
20. Trade limits (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 3)			
21. Injurious, inflammable or dangerous goods limited to (also state name of authorities concerned) (Cl. 3)		22. Vessel's cargo handling gear (Cl. 5)	
23. Fuel consumption in port per 24 hours (abt.) (Cl. 5)		24. Bunker price (indicate alternative (a) or (b) and fixed price if agreed) (Cl. 6)	
25. Bunkers on delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)		26. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)	
27. Charter hire (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 7)		28. Hire payment (state currency, mode and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 7)	
29. Place or range of re-delivery (Cl. 8)		30. Number of days' preliminary and final notice of port and date of re-delivery (Cl. 8)	
31. Suspension of hire etc. (indic. no. of consecutive hours) (Cl. 14 (A))		32. Cleaning of boilers etc. (indicate number of hours) (Cl. 15)	
33. Advances (only to be filled in if special agreement made) (Cl. 16)		34. Overtime (state lumpsum or if other special agreement made) (Cl. 19)	
35. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 23)		36. General average to be settled in (Cl. 24)	
37. Supercargo (state price agreed) (Cl. 27)		38. Meals (state price agreed) (Cl. 28)	
39. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 33)			
40. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed			

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen, Issued September 1st, 1968

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (for the Owners)	Signature (for the Charterers)
----------------------------	--------------------------------

<p>It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tons indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions and fresh water not exceeding the number of tons indicated in Box 10 having a cubic-feet grain/bale capacity available for cargo as stated in Box 11, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 12, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 13 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons stated in Box 13 per 24 hours, now in position as stated in Box 14, and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:</p>		
	<p>1. Period and Port of Delivery</p> <p>The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 15 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m., or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at the port stated in Box 16 in such ready berth where she can safely lie</p> <p>(a) always afloat*</p> <p>(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*</p> <p>as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter.</p> <p>(* state alternative agreed in Box 16).</p> <p>Time for Delivery</p> <p>The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 17. The Owners to give the Charterers not less than the number of days' notice stated in Box 18 of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.</p> <p>The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14</p>
	<p>2. Cancelling</p> <p>Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 19, the Charterers to have the option of cancelling.</p> <p>If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours (Sundays and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.</p>	<p>15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28</p>
	<p>3. Trade</p> <p>The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie</p> <p>(a) always afloat*</p> <p>(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*</p> <p>within the limits as stated in Box 20.</p> <p>(* state alternative agreed in Box 20).</p> <p>No live stock, sulphur and pitch in bulk to be shipped. Injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to the number of tons stated in Box 21 and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade as specified in Box 21, and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling magazines, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time.</p> <p>Nuclear Fuel</p> <p>Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.</p>	<p>29 30 31 32 33 34 35</p>
	<p>4. Owners to Provide</p> <p>The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.</p> <p>The Owners to provide one winchman per working hatch. In lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask for two watchmen, if further winchmen or watchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchman to be provided by the Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from shore, the expenses to be for the Charterers' account.</p>	<p>36 37 38 39 40 41 42</p>
	<p>5. Charterers to Provide</p> <p>The Charterers to pay all dock, harbour, light and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery).</p> <p>Whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those payable to the consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, any other survey on cargo, meals supplied to officials and men in their service at the rate per man per meal indicated in Boxes 37 and 38, respectively, and all other charges and expenses whatsoever.</p> <p>Cargo Gear</p> <p>All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with cargo handling gear as specified in Box 22.</p> <p>This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.</p>	<p>43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69</p>
	<p>6. Bunkers</p> <p>The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at</p> <p>(a) current price, at the respective ports*</p> <p>(b) a fixed price per ton*</p> <p>(* state alternative agreed in Box 24).</p> <p>The Vessel to be delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers.</p> <p>The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 26 in the Vessel's bunkers.</p>	<p>101 102 103 104 105 106</p>
	<p>7. Hire</p> <p>The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 27</p> <p>(a) per 30 days*</p> <p>(b) per day*.</p> <p>commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.</p> <p>(* state alternative agreed in Box 27).</p> <p>Payment</p> <p>Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 28 without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 28.</p> <p>In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.</p> <p>Last Hire Payment</p> <p>Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estimated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.</p>	<p>107 108 109 110 111 112 113</p>
	<p>8. Re-delivery</p> <p>The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at a safe and ice-free port in the Charterers' option in the place or within the range stated in Box 29 between 7 a.m. and 10 p.m., and 7 a.m. and noon on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.</p> <p>Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively; if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.</p> <p>Notice</p> <p>The Charterers to give the Owners not less than the number of days' preliminary and the number of days' final notice as stated in Box 30 of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position.</p> <p>Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.</p>	<p>114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126</p>
	<p>9. Cargo Space</p> <p>The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.</p>	<p>127 128 129 130 131 132 133</p>
	<p>10. Master</p> <p>The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter.</p> <p>The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew.</p> <p>The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents.</p> <p>If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.</p>	<p>134 135 136 137 138 139 140 141 142</p>
	<p>11. Bills of Lading</p> <p>The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.</p>	<p>143 144 145 146 147 148 149 150 151 152</p>
	<p>12. Responsibility</p> <p>The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transhipment, and deliver the cargo at destination.</p>	<p>153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179</p>
	<p>13. Fuel Consumption in Port</p> <p>The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about the number of tons stated in Box 23 per 24 hours.</p>	<p>180 181 182 183 184</p>
	<p>14. Cargo Gear Certificate</p> <p>The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.</p>	<p>185 186 187 188 189 190</p>
	<p>15. Cargo Gear</p> <p>All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with cargo handling gear as specified in Box 22.</p> <p>This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.</p>	<p>191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202</p>

"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading.	207 208 209 210 211	a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;	315 316
The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:	212	ice	317
a) Failure on their part properly and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board.	213 214 215	b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound.	318 319 320 321 322
b) Unreasonable deviation from the voyage described in the Bills of Lading unless such deviation is ordered or approved by the Charterers.	216 217 218	If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.	323 324 325 326
c) Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo not affecting the trim or stability of the Vessel on sailing shall be the Charterers' liability.	219 220 221 222	Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	327 328 329
Except as aforesaid the Charterers shall be liable for all cargo claims.	223 224 225		
If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules.	226 227 228 229	18. Loss of Vessel	330
The Charterers shall be liable for Customs or other fines or penalties, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons carried with Charterers' approval or to the acts or omissions of the owners of the cargo.	230 231 232 233	Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	331 332 333 334 335
Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter.	234 235 236 237	19. Overtime	336
If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, Customs or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.	238 239 240 241 242 243 244 245	The Vessel to work day and night if required. The Charterers to pay Owners a lumpsum per 30 days as indicated in Box 34 or pro rata for any overtime to Officers and Crew, unless other agreement is made according to Box 34.	337 338 339 340
13. Exceptions	246	20. Lien	341
As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions:	247 248 249	The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	342 343 344
Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions.	250 251 252	The Charterers will not suffer, nor permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their Agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.	345 346 347 348
Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:	253 254		
Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.	255 256 257 258 259	21. Salvage	349
The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.	260 261	All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	350 351 352 353 354 355 356
14. Suspension of Hire, etc.	262	22. Sublet	357
(A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than the number of consecutive hours indicated in Box 31, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required.	263 264 265 266 267 268 269	The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	358 359 360 361
Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom.	270 271 272 273 274 275 276	23. War	362
Winch Breakdown	277	(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377
In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire.	278 279 280 281 282 283 284	(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, 1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and 2) notwithstanding the terms of Clause 14 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.	378 379 380 381 382 383 384 385
Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.		(C) In the event of the wages and/or war bonus of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance and/or war risk insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in Section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.	386 387 388 389 390 391 392
Detention for Charterers' Account	285	(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.	393 394 395 396 397 398 399 400
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	286 287 288 289 290 291 292 293	(E) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or in the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not) either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 8, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarrued under this clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 7 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery.	401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418
Dry-docking	294	(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation, Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 35.	419 420 421 422
Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.	295 296 297 298		
15. Cleaning Boilers, etc.	299		
Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond the number of hours stated in Box 32 hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.	300 301 302 303 304 305 306		
16. Advances	307		
The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire, unless other agreement is made according to Box 33.	308 309 310 311 312		
17. Excluded Ports	313		
The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:	314		

"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

24. General Average	423	30. Stevedoring Damage	453
General Average to be settled in the place stated in Box 36 according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	424 425 426	The Owners to instruct the Master to report in writing to the Supercargo, if on board, and to the Charterers and/or their Agents at the port involved, about any stevedoring damage caused to the Vessel. Such reports to be made immediately after the damage is done unless the damage could not be detected at once in spite of close supervision of the stevedoring.	454 455 456 457 458 459
25. Fumigation	427	31. Ballast	460
Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine to be for the Owners' account.	428 429 430 431 432	If any ballast is required, all expenses for same, including time used in loading and discharging, to be for the Owners' account.	461 462
26. Funnel Mark	433	32. Arbitration	463
The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be re-delivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and time to count. The Charterers also to have the option of flying their house flag during the currency of this Charter.	434 435 436 437 438	Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties. If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place. If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven clear days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent.	464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479
27. Supercargo	439	33. Commission	480
The Charterers to have the option of placing a Supercargo on board, they paying the price stated in Box 37 per day for lodging and victualling at the Master's table.	440 441 442	The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 39 to the party mentioned in Box 39 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491
28. Meals	443		
The Owners to victual pilots and Customs officers and also, when authorised by Charterers or their Agents, to victual tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' guests, etc., the Charterers paying the price stated in Box 38 per man per meal, for all such victualling.	444 445 446 447		
29. Light	448		
The Owners to supply light on deck and in holds, as on board at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical clusters from shore are compulsory, in which case same to be for the Charterers' account.	449 450 451 452		

ANNEX V

19-0



Part I

Adopted by the General
 Documentary Committee of
 Council of British Shipping, Ltd.
 and the Documentary Committee of The Japan
 Shipping Exchange, Inc., Tokyo

1. Shipbroker		RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 and 1976) INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC. (To be used for trades for which no approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"	
		2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)		4. Charterers/Place of business (Cl. 1)	
5. Vessel's name (Cl. 1)		6. GRT/NRT (Cl. 1)	
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)		8. Present position (Cl. 1)	
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)			
10. Loading port or place (Cl. 1)		11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)			
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 1)		14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)	
15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of Cl. 5; also indicate if vessel is gearless)		16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)	
		a) Laytime for loading	
17. Shippers (state name and address) (Cl. 6)		b) Laytime for discharging	
		c) Total laytime for loading and discharging	
18. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)		19. Cancelling date (Cl. 10)	
20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 14)			
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed.			

Copyright, published by The Baltic
 and International Maritime
 Conference (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)

Including "F.I.O." Alternative, etc.

1.	It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/net Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that:	1	8.	Lien Clause	105
	The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.	2		Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.	106 107 108 109 110 111 112 113
2.	Owners' Responsibility Clause Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.	21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40	9.	Bills of Lading The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.	114 115 116 117 118 119
3.	Deviation Clause The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	41 42 43 44 45	10.	Cancelling Clause Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.	120 121 122 123 124 125 126 127 128 129
4.	Payment of Freight The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners. Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.	46 47 48 49 50 51 52 53 54 55	11.	General Average General average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974, Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).	130 131 132 133 134
5.	Loading/Discharging Costs <i>(a) Gross Terms</i> The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board. If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds. Owners only paying trimming expenses. Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle. <i>(b) F.i.o. and free stowed/trimmed</i> The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15). * indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.	56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78	12.	Indemnity Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.	135 136 137
6.	Laytime <i>(a) Separate laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. <i>(b) Total laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. <i>(c) Commencement of laytime (loading and discharging)</i> Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17. Time actually used before commencement of laytime shall count. Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be. * indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.	79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	13.	Agency In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.	138 139 140
7.	Demurrage Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.	101 102 103 104	14.	Brokerage A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20. In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.	141 142 143 144 145 146 147
			15.	GENERAL STRIKE CLAUSE Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfillment of any obligations under this contract. If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same. (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account. If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end before paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177
			16.	War Risks ("Voywar 1950") (1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government; or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion or revolution. (2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter. (3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered. (4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the	178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)
Including "F.I.O." Alternative, etc.

last of the loading ports, if more than one, it appears that further	205	17. GENERAL ICE CLAUSE	251
performance of the contract will subject the Vessel, her Master and	206	Port of loading	252
crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if	207	(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of	253
the discharge has been commenced shall be completed, at any safe	208	ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any	254
port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the	209	time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in	255
Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers	210	after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at	256
within 48 hours after the Owners have despatched a request by	211	liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and	257
telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharg-	212	void.	258
ing port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at	213	(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in,	259
any safe port which they may, in their discretion, decide on and such	214	deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo	260
discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of	215	he has on board and to proceed to any other port or ports with	261
affreightment. In the event of cargo being discharged at any such	216	option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports	262
other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge	217	including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this	263
had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading	218	Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but	264
or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.	219	against payment of freight, provided that no extra expenses be	265
(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions	220	thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity	266
or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports	221	delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per	267
of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or	222	Charter.	268
in any other wise whatsoever (including any direction or recom-	223	(c) In case of more than one loading port, and if one or more of	269
mendation not to go to the port of destination or to delay proceeding	224	the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty	270
thereto or to proceed to some other port) given by any Government or	225	either to load the part cargo at the open port and fillup elsewhere	271
by any belligerent or by any organized body engaged in civil war,	226	for their own account as under section (b) or to declare the Charter	272
hostilities or warlike operations or by any person or body acting or	227	null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open	273
purporting to act as or with the authority of any Government or	228	port.	274
belligerent or of any such organized body or by any committee or	229	(d) This Ice Clause not to apply in the Spring.	275
person having under the terms of the war risks insurance on the	230	Port of discharge	276
Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If,	231	(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching	277
by reason of or in compliance with any such direction or recom-	232	port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel	278
mendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed	233	waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or	279
a deviation.	234	of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port	280
(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or re-	235	where she can safely discharge without risk of detention by ice.	281
commendations, the Vessel does not proceed to the port or ports	236	Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners	282
named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been	237	have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port	283
ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as	238	of destination.	284
directed or recommended or to any safe port which the Owners in	239	(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen	285
their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such	240	in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what	286
discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of	241	cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible	287
affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if	242	port where she can safely discharge.	288
discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s)	243	(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill	289
of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant	244	of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as	290
thereto.	245	if she had discharged at the original port of destination, except that if	291
(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharg-	246	the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the	292
ing cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo	247	freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased	293
at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid	248	in proportion.	294
by the Charterers and or cargo owners, and the Owners shall have	249		
a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.	250		

Code Name: **Norgrain 89**

RECOMMENDED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND
AGENTS (FONASBA)
AMENDED MAY 1988

NORTH AMERICAN GRAIN CHARTERPARTY 1973

ISSUED BY THE ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS (U.S.A.) INC.

19

Note: Insert
vessel's
Itinerary.

Owners	IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED, between.....	1												
<i>Note: Delete as appropriate</i>	<table border="0"> <tr> <td>Owners</td> <td rowspan="3">} of the.....</td> <td>Self/Non Self Trimming Bulk Carrier</td> <td rowspan="3">Call Sign.....</td> </tr> <tr> <td>Disponent Owners</td> <td>SS Tween Decker</td> </tr> <tr> <td>Time-chartered Owners</td> <td>M.V. Tanker</td> </tr> <tr> <td>Chartered Owners</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Owners	} of the.....	Self/Non Self Trimming Bulk Carrier	Call Sign.....	Disponent Owners	SS Tween Decker	Time-chartered Owners	M.V. Tanker	Chartered Owners				2
Owners	} of the.....	Self/Non Self Trimming Bulk Carrier		Call Sign.....										
Disponent Owners		SS Tween Decker												
Time-chartered Owners		M.V. Tanker												
Chartered Owners														
Description of Vessel	Built..... at..... of..... tons of 2,240 lbs. deadweight all told, or thereabouts, and with a grain cubic capacity available for cargo of..... cubic feet (including self-bleeding wing spaces)..... cubic feet in.....	3 4 5 6												
Classification	Classed..... in..... now.....	7 8 9 10												
Charterers	and..... of..... Charterers.	11												
Loading Port(s)	1. That the said vessel, being tight, staunch strong and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to..... and there load	12 13												
Description of Cargo	at..... safe loading berth(s) in Charterers' option. always afloat, <u>a full and complete*</u> cargo in bulk of part*	14 15 16 17												
Notice and Loading Port Orders	at Charterers' option..... tons of <u>2,240 lbs.*</u> / <u>1,000 kilos.*</u> % more or less, quantity at Owners' option. 2. Owners are to give Charterers (or their Agents) (telegraphic address "....." telex number:.....) 15 and 7 days notice of vessel's expected readiness to load date, and approximate quantity of cargo required with the 15 days' notice, such quantity to be based on a cargo of Heavy Grain, unless the cargo composition has been declared or indicated. The Charterers are to be kept continuously advised by telegram/telex of any alteration in vessel's readiness to load date. Master to apply in..... (telegraphic address ".....") for first or sole loading port orders 144 hours before vessel's expected readiness to load date but not sooner than 144 hours before the laydays in Clause 4 and Charterers or their Agents are to give orders for first or sole loading port within 72 hours of receipt of Master's application, unless given earlier. Orders for second port of loading, if used, to be given to the Master not later than.....	18 19 20 21 22 23 24 25 26 27												
Vessel Inspection	Master is to give Charterers (or their Agents) 72 and 12 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole loading port together with vessel's estimated readiness to load date. 3. Vessel is to load under inspection of National Cargo Bureau, Inc in U.S.A. ports or of the Port Warden in Canadian ports. Vessel is also to load under inspection of a Grain Inspector licensed/authorised by the United States Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act and/or of a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture as required by the appropriate authorities. If vessel loads at other than U.S. or Canadian ports, she is to load under inspection of such national and/or regulatory bodies as may be required. Vessel is to comply with the rules of such authorities, and shall load cargo not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Cabin, Tackle, Apparel, Provisions, Fuel, Furniture and Water. Cost of such inspections shall be borne by Owners.	28 29 30 31 32 33 34												
Laydays/ Cancelling	4. Laytime for loading, if required by Charterers, not to commence before 0800 on the..... day of..... 19..... Should the vessel's notice of readiness not be tendered and accepted as per Clause 18 before 1200 on the..... day of..... 19..... the Charterers have the option of cancelling this Charterparty any time thereafter, but not later than one hour after the tender of notice of readiness as per Clause 18.	35 36 37												
Destination	5. On being so loaded, the vessel shall proceed to..... as ordered by Charterers/Receivers*, and deliver the cargo, according to Bills of Lading at..... safe discharging berths in Charterers' option, vessel being always afloat, on being* / having been* paid freight as per Clauses 8 and 9.	38 39 40 41												
Discharging Port Orders	Master to apply by radio to..... (telegraphic address ".....") for first or sole discharging port orders 96 hours before vessel is due off/at*..... and they are to give first or sole discharging port orders by radio within 48 hours of receipt of Master's application unless given earlier. If Master's application is received on a Saturday, the time allowed shall be 52 hours instead of 48 hours. Orders for second and/or third port(s) of discharge are to be given to the Master not later than vessel's arrival at first or subsequent port. Master to radio Charterers/Receivers (or their Agents) 72 and 24 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole discharging port. Charterers/Receivers (or their Agents) are to be kept continuously advised by radio/telegram/telex of any alterations in such estimated time of arrival.	42 43 44 45 46 47												
Bills of Lading	6. The Master is to sign Bills of Lading as presented on the North American Grain Bill of Lading form without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charterparty. If the Master elects to delegate the signing of Bills of Lading to his Agents he shall give them authority to do so in writing, copy of which is to be furnished to Charterers if so required.	48 49												
Rotation of Ports	7. Rotation of loading ports is to be in <u>Owners'*</u> option. Charterers* Rotation of discharging ports is to be in <u>Owners'*</u> option, but if more than two (2) ports of discharge are used rotation is to be geographic..... to.....	50 51												
Freight	8. Freight to be paid as follows: per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos* Charterers have the option of ordering the vessel to load at..... in which case the rate of freight to be..... per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos.*	52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62												
	*Delete as appropriate.	63												

	Charterers/Receivers have the option of ordering the vessel to discharge at	64
	.....	65
	in which case the rate of freight to be	66
	.....	67
	.....	68
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos*	69
	If more than one port of loading and/or discharging is used, the rate of freight shall be increased by	70
	.....	71
	..... per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos* for each additional loading and/or discharging port on the entire cargo.	72
Freight Payment	9. (a) Freight shall be fully prepaid on surrender of signed Bills of Lading in	73
	..... in	74
	.....	75
	on Bill of Lading weight, discountless, not returnable, vessel and/or cargo lost or not lost. Freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board.	76
	Once the Bills of Lading have been signed, and Charterers call for surrender of Original Bills of Lading against freight payment above, it will be incumbent upon Owners or their Agents to comply immediately with such call for surrender during office hours, Mondays to Fridays inclusive.	77
	.....	78
(Other)	(b)	79
	.....	80
	.....	81
Cost of Loading and Discharging	10. (a)* Cargo is to be loaded and spout trimmed (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness) free of expense to the vessel. Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness).	82
	.....	83
	(b)* Cargo is to be loaded and trimmed at Owners' expense. Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness).	84
	.....	85
Stevedores at Loading Port(s) and Discharging Port(s)	11. Stevedores at loading Port(s) are to be appointed by Charterers* and paid by Owners*	86
	.....	87
	If stevedores are appointed by Owners, they are to be approved by Charterers at loading port(s), and such approval is not to be unreasonably withheld. Stevedores at discharging port(s) are to be appointed and paid for by Charterers/Receivers*.	88
	.....	89
	In all cases, stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master.	90
Bulk Carrier and Wing Spaces	12. (a) The vessel is warranted to be a self-trimming bulk carrier* non-self-trimming bulk carrier*	91
	.....	92
	(b) Cargo may be loaded into wing spaces if the cargo can bleed into centerholds. Wing spaces are to be spout trimmed; any further trimming in wing spaces and any additional expenses in discharging are to be for Owners' account, and additional time so used is not to count as laytime or time on demurrage.	91
	.....	92
Overtime	13. (a) Expenses	93
	(i) All overtime expenses at loading and discharging ports shall be for account of the party ordering same.	94
	(ii) If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility all overtime expenses are to be equally shared between the Owners and Charterers*	95
	.....	96
	(iii) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owner's account.	97
	(b) Time Counting	98
	If overtime ordered by Owners be worked during periods excepted from laytime the actual time used shall count; if ordered by Charterers/Receivers, the actual time used shall not count; if ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility half the actual time used shall count.	99
	.....	100
Separations	14. Cost of cargo separations, including labor used for laying same, to be for Charterers' account unless required by Owners, in which case all resultant expenses shall be borne by the Owners. Separations at Charterers' risk and expense, including necessary expenses for accommodating and victualing vessel's personnel ashore.	101
	.....	102
Securing	15. (a) For Owners' account	103
	Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by Owners, and time so used not to count as laytime or time on demurrage. Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Owners' expense, and time actually lost is not to count.	104
	.....	105
	(b) For Charterers' account	106
	Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by Charterers, and time so used to count as laytime or time on demurrage. Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Charterers'/Receivers' expense.	107
	.....	108
Fumigation	16. If after loading has commenced, and at any time thereafter until completion of discharge, the cargo is required to be fumigated in vessel's holds, the Owners are to permit same to take place at Charterers' risk and expense, including necessary expenses for accommodating and victualing vessel's personnel ashore.	109
	.....	110
	The Charterers warrant that the fumigants used will not expose the vessel's personnel to any health hazards whatsoever, and will comply with current IMO regulations.	111
	.....	112
	Time lost to the vessel is to count at the demurrage rate.	112
Opening/Closing Hatches	17. At each loading and discharging port, cost of first opening and last closing of hatches and removal and replacing of beams, if any, shall be for Owners' account. Cost of all other opening and closing of hatches, removal and replacing of beams shall be for Charterers'/Receivers' account.	113
	.....	114
	18. (a) Notice of Readiness	115
	Notification of vessel's readiness to load and discharge at the first or sole loading and discharging port shall be delivered in writing at the office of Charterers/Receivers between 0900 and 1700 on all days except Sundays and holidays, and between 0900 and 1200 on Saturdays. Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading or discharging berth if vacant, failing which from a lay berth or anchorage within limits of the port, or otherwise as provided in Clause 18 (b) hereunder.	116
	.....	117
	.....	118
Time Counting	(b) Waiting for Berth Outside Port Limits	119
	If the vessel is prevented from entering the limits of the loading/discharging port(s) because the first or sole loading/discharging berth or a lay berth or anchorage is not available within the port limits, or on the order of the Charterers/Receivers or any competent official body or authority, and the Master warrants that the vessel is physically ready in all respects to load or discharge, the Master may tender vessel's notice of readiness, by radio if desired, from the usual anchorage outside the limits of the port, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. If after entering the limits of the loading port, vessel fails to pass inspections as per Clause 18 (c) any time so lost shall not count as laytime or time on demurrage from the time vessel fails inspections until she is passed, but if this delay in obtaining said passes exceeds 24 running hours shek all time spent waiting outside the limits of the port shall not count.	120
	.....	121
	.....	122
	.....	123
	.....	124
	(c) Commencement of Laytime	125
	Following receipt of notice of readiness laytime will commence at 0800 on the next day not excepted from laytime. Time (not excepted from laytime) actually used before commencement of laytime shall count.	126
	.....	127
	(d) Subsequent Ports	128
	At second or subsequent port(s) of loading and/or discharging, laytime or time on demurrage shall resume counting from vessel's arrival within the limits of the port or as provided in Clause 18 (b) if applicable.	129
	.....	130
	(e) Inspection	131
	Unless the conditions of Clause 18 (b) apply, at first or sole loading port Master's notice of readiness shall be accompanied by pass of the National Cargo Bureau/Port Warden and Grain Inspector's certificate of vessel's readiness in all compartments to be loaded, for the entire cargo covered by the Charterparty as per Clause 3. In the event that vessel loads in subsequent port(s) and is required to re-pass inspections in these ports, any time lost thereat in securing the required certificates shall not count as laytime or time on demurrage.	132
	.....	133
	.....	134
Laytime	19. (a) Vessel is to be loaded and discharged within	135
	Sundays and Holidays excepted.	136
	.....	137
	(b) Vessel is to be loaded within	137
	Sundays and Holidays excepted.	138
	.....	139
	(c) Vessel is to be discharged at the average rate of	139
	(weather permitting), Sundays and Holidays excepted on the basis of the Bill of Lading weight.	140
	.....	141
	(d) Notwithstanding any custom of the port to the contrary, Saturdays shall not count as laytime at loading and discharging port or ports where stevedoring labor and/or grain handling facilities are unavailable on Saturdays or available only at overtime and/or premium rates.	141
	.....	142
	In ports where only part of Saturdays is affected by such conditions, as described above, laytime shall count until the expiration of the last straight time period.	143
	.....	144
	Where six or more hours of work are performed at normal rates, Saturday shall count as a full lay day.	144

*Delete as appropriate.

	(e) In the event that the vessel is waiting for loading or discharging berth, no laytime is to be deducted during such period for reasons of weather unless the vessel occupying the loading or discharging berth in question is actually prevented from working grain due to weather conditions in which case time so lost is not to count.	145 146
Demurrage/Despatch Money	20. Demurrage at loading and/or discharging ports is to be paid at the rate of per day or <i>pro rata</i> for part of a day and shall be paid by Charterers in respect of loading port(s) and by Charterers/Receivers* in respect of discharging port(s). Despatch money to be paid by Owners at half the demurrage rate for all laytime saved at loading and/or discharging ports.	147 148 149
	Any time lost for which Charterers/Receivers are responsible, which is not excepted under this Charterparty, shall count as laytime, until same has expired, thence time on demurrage.	150
Shifting	21. (a) Shifting expenses and time	151
	(i) Cost of shifting between loading berths and cost of shifting between discharging berths, including bunker fuel used, to be for Owners*/Charterers*/Receivers* account, time counting.	152
	(ii) If vessel is required to shift from one loading or discharging berth to a lay berth or anchorage due to subsequent loading or discharging berth(s) not being available, all such shifting expenses, as defined above shall be for Owners*/Charterers*/Receivers* account, time counting.	153 154 155
	(iii) If the vessel shifts from the anchorage or waiting place outside the port limits either directly to the first loading or discharging berth or to a lay berth or anchorage within the port limits the cost of that shifting shall be for Owners' account and time so used shall not count even if vessel is on demurrage.	156 157
	(iv) Cost of shifting from lay berth or anchorage within the port limits to first loading or first discharging berth to be for Owners' account, time counting.	158
	(b) Shifting in and out of the same berth	159
	If vessel is required by Charterers/Receivers* to shift out of the loading berth or the discharging berth and back to the same berth, one berth shall be deemed to have been used, but shifting expenses from and back to the loading or discharging berth so incurred shall be for Charterers*/Receivers* account and laytime or time on demurrage shall count.	160 161
	(c) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.	162
Gear and lights	22. If required, the Master is to give free use of vessel's cargo gear, including runners, ropes and slings as on board, and power to operate the same.	163
	Vessel's personnel is to operate the gear if permitted to do so by shore regulations, failing which shore operators are to be used.	164
	Such shore operators are to be for Owners' account at loading port(s) if the provisions of Clause 10 (b) apply, otherwise for Charterers' account at loading and Charterers*/Receivers* account at discharging port(s).	165 166
	Time lost on account of breakdowns of vessel's gear essential to the loading or discharging of this cargo is not to count as laytime or time on demurrage, and if Clause 10 (a) applies any stevedore standby time charges incurred thereby shall be for Owners' account.	167 168
	If required, Master shall give free use of the vessel's lighting as on board for night work.	169
Seaworthy Trim	23. If ordered to be loaded or discharged at two or more ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to Master's satisfaction (not exceeding the requirements of the Safety of Life at Sea Convention as applied in the country in which such ports are situated) for the passage between ports at Charterers' expense at loading and at Charterers*/Receivers' expense at discharging ports, and time used for placing vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.	170 171 172
Draft/Lightage	24. Owners warrant the vessel's deepest salt water draft shall not exceed feet inches on completion of loading and feet inches on arrival at first or sole discharging port.	173 174
	Should the vessel be ordered to discharge at a place in which there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightening, and lie always afloat, laytime is to count as per Clause 18 at a safe anchorage for similar vessels bound for such a place and any lighterage expenses incurred to enable her to reach the place of discharge is to be at the expense and risk of the cargo, any custom of the port or place to the contrary notwithstanding, but time occupied in proceeding from the anchorage to the discharging berth is not to count as laytime or time on demurrage.	175 176 177
	Unless loading and/or discharging ports are named in this Charterparty, the responsibility for providing safe port of loading and/or discharging lies with the Charterers/Receivers* provided Owners have complied with the maximum draft limitations in Lines 173/174.	178 179
Car Decks, etc.	25. It is understood that if this vessel is fitted with car decks, container fittings and/or any other special fittings not connected with the carriage of grain in bulk, any extra expenses incurred in loading and/or discharging as a result of the presence of such car decks, container fittings and/or special fittings are to be for Owners' account. Time so lost shall not count as laytime or time on demurrage.	180 181
Dues and/or Taxes	26.	182 183 184
Seaway Tolls	27. All St. Lawrence Seaway and/or Welland Canal tolls on vessel and/or cargo assessed by Canadian and United States Authorities are to be paid and borne by Owners.	185
Water Pollution	28. Any time lost on account of vessel's non-compliance with Government and/or State and/or Provincial regulations pertaining to water pollution shall not count as laytime or time on demurrage.	186
Agents	29. Owners*/Charterers* are to appoint agents at loading port(s) and Owners*/Charterers* are to appoint agents at discharging port(s).	187
	In all instances, agency fees shall be for Owners' account but are not to exceed customary applicable fees.	188
Strikes, Stoppages, etc.	30. If the cargo cannot be loaded by reason of Riots, Civil Commotions or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by Riots, Civil Commotions or a Strike or Lock-out on the Railways or in the Docks or other loading places, or if the cargo cannot be discharged by reason of Riots, Civil Commotions, or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the discharge, the time for loading or discharging, as the case may be, shall not count during the continuance of such causes, provided that a Strike or Lock-out of Shippers' and/or Receivers' men shall not prevent demurrage accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labor at rates current before the Strike or Lock-out. In case of any delay by reason of the before mentioned causes, no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers/Receivers of the cargo or Owners of the vessel. For the purpose, however, of settling despatch rebate accounts, any time lost by the vessel through any of the above causes shall be counted as time used in loading, or discharging, as the case may be.	189 190 191 192 193 194 195
Ice	31. Loading Port	196
	(a) If the Vessel cannot reach the loading port by reason of ice when she is ready to proceed from her last port, or at any time during the voyage, or on her arrival, or if frost sets in after her arrival, the Master - for fear of the Vessel being frozen in - is at liberty to leave without cargo, in such cases this Charterparty shall be null and void.	197 198
	(b) If during loading, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has the liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port with option of completing cargo for Owners' own account to any port or ports including the port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charterparty to be forwarded to destination at Vessel's expense against payment of the agreed freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Consignees, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lump sum), a l other conditions as per Charterparty.	199 200 201 202
	(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for the Owners' own account as under sub-clause (b) or to declare the Charterparty null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.	203 204
	Voyage and Discharging Port	205
	(d) Should ice prevent the Vessel from reaching the port of discharge, the Charterers/Receivers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Owners or Master have given notice to the Charterers/Receivers of impossibility of reaching port of destination.	206 207 208
	(e) If during discharging, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest safe and accessible port. Such port to be nominated by Charterers/Receivers as soon as possible, but not later than 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of receipt of Owners' request for nomination of a substitute discharging port, failing which the Master will himself choose such port.	209 210 211
	(f) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Owners shall receive the same freight as if the Vessel had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substitute port exceeds 100 nautical miles the freight on the cargo delivered at that port to be increased in proportion.	212 213
Extra Insurance	32. Any extra insurance on cargo incurred owing to vessel's age, class, flag or ownership to be for Owners' account up to a maximum of and may be deducted from the freight, in Charterers' option. The Charterers shall furnish evidence of payment supporting such deduction.	214 215
P. & I. Bunker Clause	33. The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charterparty and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of bunker tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.	216 217 218 219
Deviation	34. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charterparty and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom; provided, however, that if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, <i>prima facie</i> , be regarded as unreasonable.	220 221
Lien and Cesser Clause	35. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage, and average contribution due to them under this Charterparty.	222
	Charterers' liability under this Charterparty is to cease on cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight, and demurrage at loading, and except for all other matters provided for in this Charterparty where the Charterers' responsibility is specified.	223 224
Exceptions	36. Owners shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the vessel seaworthy and to have her properly manned, equipped and supplied and neither the vessel nor the Master or Owners shall be or shall be held liable for any loss of or damage or delay to the cargo for causes excepted by the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 or the Canadian Carriage of Goods by Water Act, 1970, or any statutory re-enactment thereof.	225 226 227
	And neither the vessel, her Master or Owners, nor the Charterers or Receivers shall, unless otherwise in this Charterparty expressly provided, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from: - Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; seizure under legal process, provided bond is promptly furnished to release the vessel or cargo; floods, fires; blockades; riots; insurrections; Civil Commotions; earthquakes, explosions. No exception of orderd the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under provisions of this Charterparty.	228 229 230 231

* Delete as appropriate

Annex VI
page 4

U.S.A. Clause Paramount	37. If the vessel loads in the U.S.A. the U.S.A. Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows: "This Bill of Lading, shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent but no further."	232 233 234 235
Canadian Clause Paramount	38. If the vessel loads in Canada the Canadian Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows: "This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to the provisions of the Carriage of Goods by Water Act, 1970, Revised Statutes of Canada, Chapter C-15, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."	236 237 238 239 240
Both-to-Blame Collision Clause	39. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charterparty falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply: "If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or Carrier." The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact. The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause.	241 242 243 244 245 246 247 248 249
General Average/ New Jason	40. General Average shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be settled in Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery." The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause.	250 251 252 253 254 255 256 257 258
War risks	41. 1. The Master shall not be required or bound to sign Bills of Lading for any blockaded port or for any port which the Master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach. 2. (A) If any port of loading or of discharge named in this Charterparty or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or (B) if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach any such port of loading or of discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charterparty (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charterparty, the Charterparty shall be read in respect of the freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In this latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses. 3. The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.	259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283
Address Commission	42. An address commission of % on gross freight, deadfreight and demurrage is due to Charterers at time freight and/or demurrage is paid, vessel lost or not lost, Charterers having the right to deduct such commission from payment of freight and/or demurrage.	284 285
Brokerage Commission	43. A brokerage commission of % on gross freight, deadfreight, and demurrage is payable by Owners to at time of receiving freight payment and/or demurrage payment(s), vessel lost or not lost.	286 287 288
Assignment	44. Charterers have the privilege of transferring/assigning/reletting all or part of this Charterparty to others (guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charterparty).	289
Arbitration	45. (a) New York. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and be subject to U.S. Law: One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	290 291 292 293
<i>Delete para. (a) or (b) as appropriate</i>	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S.\$.....** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc. (b) London. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitration of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law. For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S. \$.....** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	294 295 296 297 298 299 300 301

**Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.

Codename: "Multiform 1982" (Revised 1986)

This Charter Party is not designed
for use in the Container trade.



The Shipbroking Organisations of Austria, Brazil, Denmark, Finland, France, Federal Republic of Germany, Greece, Ireland, Italy, Malta, Morocco, Netherlands, Norway, Portugal, Singapore, South Africa, Spain, Sweden, United Kingdom, U.S.A., Uruguay and Yugoslavia, have approved this document.

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

F O N A S B A

MULTI-PURPOSE CHARTER PARTY 1982

Place.....19.....

1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between..... 1
.....of..... 2
the Owners/disponent Owners, hereinafter called the Owners, of the vessel..... 3
(as described hereunder), now..... 4
and expected ready to load under this Charter Party about..... on her present position, 5
and..... 6
of....., the Charterers. 7

Vessel's Description

The Owners describe the vessel as: Built 19..... Flag..... Classed..... 8
Callsign..... GRT..... NRT..... Summer deadweight all told of about 9
.....metric/long tons on a draft of.....in salt water. 10
Number of decks..... Number of holds..... Number of hatches..... 11
Type of hatch covers in main and tweendecks (and sizes if required)..... 12
..... 13
..... 14
Cubic feet grain/bale in main holds and tweendecks..... 15
..... 16
Cubic feet grain/bale in other compartments available for cargo..... 17
..... 18
Engines placed..... Bridge placed..... Length overall..... Extreme breadth..... 19
Type, number and capacity of cargo lifting gear..... 20
.....metric/long tons S.W.L. 21
..... 22

Loading Place and Cargo

2. That the said vessel, being tight, staunch and strong and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to 23
..... 24
..... 25
as ordered by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there load at one or two safe berths, as ordered by Charterers, 26
always afloat, a full and complete/part cargo of minimum.....tons of 1000 kilos and maximum 27
.....tons of 1000 kilos,.....quantity in the 28
Master's option, of..... 29
..... 30

Orders for Loading Port(s)

The loading port(s) shall be declared by Charterers not later than..... 31
..... 32

Rotation

If the vessel loads at more than one port, the rotation shall be..... 33
..... 34

Discharging Place

3. Being so loaded, the vessel shall proceed to..... 35
..... 36
..... 37
as ordered by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there deliver the cargo at one or two safe berths, as ordered by 38
Charterers, always afloat. Owners guarantee the vessel's deepest draft in saltwater on arrival at first or sole discharging port shall not 39
exceed..... 40

Orders for Discharging Port(s)

The discharging port(s) shall be declared by Charterers not later than..... 41
..... 42

Rotation

If the vessel discharges at more than one port, the rotation shall be..... 43
..... 44

Laydays and Cancelling

4. Laytime for loading shall not commence before 0800 hours on.....and should the vessel's notice 45
of readiness not be given before 1700 hours on..... in accordance with Clause 7, the Charterers shall, at 46
any time thereafter, but not later than the time when such notice has been delivered, have the option of cancelling this Charter Party. 47
If, prior to tendering notice under this Charter Party, the vessel's cancelling date has already passed or, which ever first occurs, the 48
vessel has begun her approach voyage and in the ordinary course of events would be unable to tender notice before the cancelling 49
date, the Owners, having given a revised expected readiness to load date, may require the Charterers to declare whether they elect to 50
cancel the Charter Party and Charterers shall be given up to 48 running hours to make this declaration. Should the Charterers not elect 51

	to cancel, the cancelling date shall be extended by three running days, Sundays (or their equivalents) and holidays excluded, from the vessel's revised expected readiness to load date. This provision shall be without prejudice to any claim the Charterers may have as to Owners' possible misrepresentation of the vessel's expected readiness date and/or laydays/cancelling dates contained herein.	52 53 54
Freight	5. The freight is to be paid at the rate of.....per ton of 1000 kilos on gross Bill of Lading weight and is to be paid in the following manner:— The freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board and shall be discountless and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost.	55 56 57 58 59 60 61
Cost of Loading and Discharging Stevedores	6. The cargo shall be loaded, stowed/trimmed and discharged, to the Master's satisfaction in respect of seaworthiness, free of expense to the vessel. Stevedores at loading and discharging ports are to be appointed and paid by Charterers. The stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master.	62 63 64 65
Notice of Readiness/Time Counting	7. Notification of the vessel's readiness to load/discharge at the first or sole loading/discharging port shall be delivered in writing at the office of the Shippers/Receivers or their agents between 0900 hours and 1700 hours on any day except Sunday (or its local equivalent) and holidays, and between 0900 hours and 1200 hours on Saturday (or its local equivalent). Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading/discharging berth and is in all respects ready to load/discharge. However, if the loading/discharging berth is unavailable, the Master may give notice of readiness on the vessel's arrival within the port or at a customary waiting place outside the port limits, whether or not in free pratique and whether or not cleared by Customs. At the first or sole loading/discharging port laytime shall commence at 1300 hours if notice of readiness is given before noon and at 0800 hours on the next working day that is not excepted from laytime, if notice is given after noon, unless sooner commenced, in which case only time actually used shall count against laytime. At any other loading/discharging port laytime shall commence on vessel's arrival as above. However time shifting from the waiting place(s) to the loading/discharging berth shall not count even if the vessel is already on demurrage. If the vessel is found not to be ready to load or discharge, the time taken to make the vessel ready is not to count as laytime or time on demurrage and all expenses to make the vessel ready shall be for Owners' account. Provided Charterers consent to loading before lay days (as shown in Line 45) commences, any such time actually used shall count against laytime.	66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79
Rate of Loading and Discharging and Excepted Time	8. The cargo shall be:— (a) loaded and stowed/trimmed at the average rate of.....tons of 1000 kilos and discharged at the average rate of.....tons of 1000 kilos, both per working day of 24 consecutive hours, weather permitting, Sundays (or their local equivalents) and Holidays excepted unless used when only time actually used shall count. OR (b) loaded, stowed/trimmed and discharged within.....working days of 24 consecutive hours, weather permitting, Sundays (or their local equivalents) and Holidays excepted, unless used when only time actually used shall count.	80 81 82 83 84
Demurrage and Despatch	9. If the vessel is longer detained in loading/discharging, demurrage is to be paid by Charterers to Owners at the rate of.....per day or pro rata. For laytime saved in loading/discharging, Owners are to pay Charterers despatch money at the rate of half the demurrage rate per day or pro rata.	85 86 87 88
Notices	10. (a) The Owners shall give.....days' approximate and.....days' definite notice of the vessel's readiness to load date and shall confirm her ETA at the first loading port 48 and 24 hours in advance, to..... (b) Upon the vessel's sailing from the (last) loading port, the Master shall radio to..... .....giving the sailing time, the quantity of cargo loaded and the vessel's ETA at first or sole discharging port and shall thereafter radio.....hours' and.....hours' notice of her ETA to.....	89 90 91 92 93 94 95
Opening and Closing of Hatches	11. At each loading and discharging port, provided local regulations permit, the first opening and last closing of hatches including removal and replacing of beams, if any, shall be effected by the vessel's crew at Owners' expense. If local regulations do not so permit, then these operations shall be effected by shore labour at Charterers' expense. In either event, time so used shall not count as laytime. Any other such operations shall be effected by shore labour at Charterers' expense and time so used shall count as laytime.	96 97 98 99
Gear and Lights	12. The vessel shall give, free of expense to Charterers, full use of vessel's lighting on deck and in the cargo compartments, also full and free use of her tackle, derricks and winches and/or cranes, with the necessary power to work all gear simultaneously at all times, as may be required by Charterers. Shore winchmen/crane drivers shall be for Charterers' account. The vessel's cargo gear and runners shall be in good working order, the vessel having a valid gear certificate on board. Owners warrant that the vessel's gear complies with Clause 1. In the event of a breakdown of a winch or winches or crane(s), not caused by Charterers, their Agents or contractors, the period of delay thereby caused to the vessel is not to count as laytime or time on demurrage and the cost of any stevedore stand-by time and all other expenses thereby directly incurred shall be for Owners' account.	100 101 102 103 104 105 106 107
Separations	13. Any separations required by Charterers between parcels within the vessel's compartments shall be at their risk and expense and to the Master's satisfaction.	108 109
Grab Discharge	14. The vessel is to be suitable for grab discharge. No cargo shall be loaded in any cargo compartments not readily accessible for grab discharge. However, should any cargo be loaded in any inaccessible spaces, all extra expenses so incurred shall be for Owners' account and any time lost to the vessel shall not count as laytime or time on demurrage.	110 111 112
Stevedore Damage	15. Stevedore damage to the vessel shall be for Charterers' account, subject to the following conditions:— At the time of the occurrence the Master is to notify the Charterers by telecommunication the details of the stevedore damage in the case of damage discoverable by the exercise of due diligence and otherwise on discovery thereof, but in no case later than completion of discharge of the cargo, failing which any claim shall be deemed to be waived. Furthermore, immediately visible damage occurs the Master shall place the stevedores on notice in writing holding them responsible, and endeavour to obtain their acknowledgement of liability therefor. Stevedore damage affecting the seaworthiness of the vessel shall be repaired by the Charterers at their expense in the port where the damage occurs and they are to compensate Owners at the demurrage rate for any time so used, over and above that required for cargo handling purposes. Damage not affecting vessel's seaworthiness shall be for Charterers' account when actually repaired, but no compensation is to be paid to Owners for any time so used.	113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123

Packaged Cargo	16. Tallying, if ordered by Owners, shall be arranged and paid for by the Owners. If tallying is ordered by any other party, it shall be paid for by Charterers.	124 125
Tallying		126
Cargo Battens	If cargo in units/packages is loaded, the vessel shall be fully net or wooden cargo batten fitted. Any missing battens shall be replaced by any suitable material to protect the cargo from the ship's steel plating at Owners' expense and in their time. Any other dunnage required shall be provided, laid and paid for by Charterers.	127 128
Overtime	17. All overtime expenses at loading and discharging port(s) shall be for account of the party ordering same. If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility, all such expenses shall be for Charterers' account. Overtime expenses for the vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.	129 130 131 132
Seaworthy Trim	18. If ordered to load or discharge at two berths and/or ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction for the passage between such berths and/or ports at Charterers' expense. Time used for placing the vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.	133 134 135
Shifting	19. If two loading/discharging berths are used, the cost of shifting between berths shall be for Charterers' account and time so used shall count.	136 137
Dues and Taxes	20. Any dues and/or wharfage and/or taxes on the vessel shall be for Owners' account and any on the cargo shall be for Charterers' account	138
Any other Taxes	.....	139
Agents	21. Owners shall appoint their own agents at loading port(s) and their own agents at discharging port(s).	141
Bills of Lading	22. The Master shall sign Bills of Lading as presented (but in accordance with Mate's receipts) without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charter Party. Should it be impracticable for the Master to sign Bills of Lading, he may authorise in writing the port agents to sign them on his behalf in accordance with Mate's receipts. See also Clause 34.	142 143 144
Lightening	23. Provided the vessel has complied with the draft provision in Clause 3, any lightening necessary at port(s) of discharge to enable the vessel to reach her discharging berth(s) shall be at Charterers' risk and expense, time counting as laytime or time on demurrage but time shifting from the place of lightening to the discharging berth(s) is not to count.	145 146 147
Lien and Cesser	24. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage and average contributions due to them under this Charter Party. Charterers' liability under this Charter Party shall cease on the cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight and demurrage and except for all other matters provided for in this Charter Party where the Charterers' responsibility is specified.	148 149 150
Deviation	25. Any deviation in saving or attempting to save life and/or property at sea shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charter Party and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom. Should the vessel put into unscheduled port(s) whilst on the voyage, the Owners are to inform Charterers and agents at discharging port(s) thereof immediately.	151 152 153 154
General Average	26. General Average shall be settled according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be adjusted in..... and paid in.....	155 156
New Jason Clause	Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:— "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees, or owners of the goods to the carrier before delivery." The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain this clause.	157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167
Strikes	27. Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract. If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when the vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or Owners may ask Charterers to declare that they agree to reckon the laytime as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telecommunication, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, the vessel must proceed with same and the freight shall be payable only on the quantity loaded, the Owners having the liberty to complete with other cargo on the way for their own account. If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after the vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Charterers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders shall be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at the substituted port, all conditions of this Charter Party and the Bill of Lading shall apply and the vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles the freight on the cargo delivered at the substituted port shall be increased in proportion.	168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182
Exceptions	28. The vessel, her Master, the Owners and the Charterers shall not, unless otherwise expressly provided for in this Charter Party, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from: Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraints of princes, rulers or people; seizure under legal process provided a bond is promptly furnished to release the vessel or cargo; floods; fires; blockades; riots; insurrections; Civil Commotions; earthquakes; explosions. No exceptions afforded the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under the provisions of this Charter Party.	183 184 185 186 187 188 189
Relet	29. Charterers have the privilege of reletting all or part of this Charter Party to others, subject to Owners' approval, which shall not be unreasonably withheld, Charterers guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charter Party.	190 191

Arbitration	30. Any disputes arising under this Charter Party are to be referred to arbitration in.....and subject to the law applicable to Charter Party disputes in the city of the arbitral forum. Except where it is the general practice in the selected arbitral forum for such disputes to be arbitrated by a tripartite tribunal, one arbitrator is to be appointed by each of the parties, and in the case the arbitrators shall not agree, the issues in contention shall be submitted to an umpire selected by the two arbitrators. Otherwise, on the second or tripartite basis, one arbitrator is to be appointed by each of the parties, and a third by the two so chosen. The decision of the arbitrators or umpire in the first case and that of the tripartite tribunal or a majority of it in the second case shall be binding on the parties, subject to the applicable law.	192 193 194 195 196 197 198 199
Brokerage	31. A brokerage of.....% to.....% to.....% to..... on gross freight, deadfreight and demurrage is payable by Owners at the time of receiving freight, respectively demurrage, vessel lost or not lost.	200 201 202 203 204
Protecting Clauses	32. The following clauses are fully incorporated in, and are to form part of, this Charter Party: P. & I. Bunkering clause: The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker fuel is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charter Party and may there take bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks and deep tanks and any other compartment in which fuel can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage. Both to Blame Collision clause: If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply: "If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact." The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause. Ice clause: Port of loading. (a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void. (b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part of cargo thus loaded under this Charter shall be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party. (c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners shall be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port. (d) This Ice Clause is not to apply in the Spring. Port of discharge. (a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders shall be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination. (b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. (c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port shall be increased in proportion. War Risks clause: (1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution. (2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter. (3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered. (4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto. (5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation. (b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto. (6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.	205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277
Clause Paramount	33. The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 shall apply to this Charter Party and to any Bills of Lading issued hereunder. The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain a clause to include these rules.	278 279

C. (Ore) 7
MEDITERRANEAN
IRON ORE

Charter Party.

London..... 19.....

1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED BETWEEN.....
owners of the good Steamship or vessel called the.....
of..... tons net register, now trading and expected ready to load about.....
the.....
and.....
Charterers.

2. That the said Ship being warranted tight, staunch, and strong, and in every way fitted for the voyage, shall after delivery of her outward cargo, proceed with all convenient speed to..... and there load always afloat in the customary manner, free of turn, when, where and as soon as ordered by Shipper's agent a full and complete Cargo of Iron Ore, say about..... tons, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture, and being so loaded, shall with all convenient speed proceed to..... and there deliver the same as customary, when, where and as directed by Consignee, to whom written notice is to be given during office hours, 9 a.m. to 5 p.m., or Saturdays 9 a.m. to 1 p.m., of the Vessel being ready to discharge, Ship paying for discharging. One shilling per ton on quantity delivered, also crange if discharged in a Scottish port.

3. Freight to be paid at and after the rate of.....
per ton of 20 cwt. delivered, in full of all port charges, pilotages, consulages, light dues, trimming, lighterage, and all other dues usually paid by Steamers, including dues on Cargo as customary if Steamer discharges at a Scottish port. If the Steamer is ordered to Briton Ferry to discharge she shall proceed to the Briton Ferry Iron Works Wharf and discharge there at her own risk, Master or Owners to satisfy themselves that ship may safely do so and there deliver the said Cargo, as customary, by night as well as by day

4. Sufficient Cash (if required) for Ship's ordinary disbursements to be advanced at Port of Loading, at the current exchange, by Shippers against the receipt of the Master on Bills of Lading, less Three per cent. to cover commission, interest, and insurance, and the remainder of the freight to be paid on right and true delivery of the Cargo, in Cash.

5. The Cargo to be shipped at the rate of.....Tons and to be discharged at the rate of 500 tons per clear working day of 24 consecutive hours (weather permitting). Sundays and Holidays always excepted. Time lost by reason of all or any of the following causes shall not be computed in the loading or discharging time, viz. : War, Rebellion, Tumults, Civil Commotions, Insurrections, Political Disturbances, Epidemics, Quarantine, Riots, Strikes, Lock-outs, stoppage of Miners, Workmen, Lightermen, Tugboatmen, or other hands essential to the Working, Carriage, Delivery, Shipment or Discharge of the said Cargo whether partial or general, or Accidents at the Mines, at Receiver's Works or Wharf, Landslips, Floods, Frost or Snow, Bad Weather, Intervention of Sanitary, Customs, and/or other constituted Authorities, Partial or Total Stoppage on Rivers, Canals or on Railways, or any other cause beyond control of Charterers, unless steamer is already on demurrage.

6. Time for loading to count from 6 a.m. after the Ship is reported and ready, and in free pratique (whether in berth or not), and for discharging from 6 a.m. after Ship is reported and in every respect ready, and in free pratique, whether in berth or not. Steamer to be reported during official hours only. In case Shippers can arrange to load or discharge on Sundays or Holidays, or before time commences to count, Captain to allow work to be done ; half such time used to count. Time between 1 p.m. Saturday and 7 a.m. Monday not to count, unless used, in which case half such time actually used to count.

7. The Ship to unload barges sent alongside with all possible despatch (should this mode of shipping be used) ; and any delay incurred by not doing so is not to count as part of the lay days. The Ship to load and discharge as rapidly as possible, and give use of steam winches and steam free of expense, and crew to drive the winches, if permitted by local labour regulations, otherwise shore hands to be employed, and Charterers to pay cost of same. The Ship to work at night, if requested to do so, all extra expenses incurred thereby being paid by Owners unless steamer is on demurrage. The Ship to keep the steam winches in good working order.

8. Demurrage (if any) at the rate of eightpence per ton per running day on the total quantity of cargo delivered but in no case less than £50 per day.

9. Charterers to have the right to average the days allowed for loading and discharging.

10. If any wilful misrepresentation be made in respect of the size, position, &c., or should the Steamer not be in Loading Port and ready to load within 28 days from the date of this Charter Party, it shall be at the option of the Charterer whether or not he will load the vessel.

11. The Captain to sign Bills of Lading at any Freight required by Charterers, not less than Chartered rate. Cost of loading cargo is to be considered as advance of Freight and signed for accordingly, unless paid for in cash.

12. The Steamer is to be addressed for the Custom House business to Charterers or their agents at Ports of Loading and Discharging on usual terms under a penalty of £20, which together with all Brokerages and Charges may be deducted from the freight. Agents at discharging port will be.....

13. Any averages occurring under this Charter to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974.

14. Master to telegraph "Charterers," as well as Charterer's agents at Port of Loading, should he have to put in at any Port or Ports.

15. In case of Jettison, the Captain to report the same to Consignees immediately on arrival.

16. An address commission of 2½ per cent. to be paid to Charterer, on delivery of Cargo.

17. Shippers to put the mineral on board, Ship paying tenpence per ton on quantity delivered for such operation.

18. A Commission of one-third of Five per cent. on the gross amount of freight, dead freight, and demurrage is due to Charterers on delivery of cargo.

19. Ship to apply to.....

..... for Cargo, and wire them on leaving last Port of Discharge if there are telegraphic facilities, failing which Shippers to be allowed one day extra for loading.

At La Goulette the Charterers are not responsible for draught of water exceeding 20½ English feet.
" Marbella " " " 21½ " " "
" " " " " 23 " " "

NOTICE.

SERIOUS LOSSES have recently been caused by Charterers by Captains signing Bills of Lading for a greater quantity than they knew to have been loaded.
OWNERS ARE REQUESTED to assist Charterers by warning the Captain not to sign Bills of Lading for one ton more than Captain believes to be on board his Steamer.
THE CAPTAIN should carefully calculate from ship's displacement the weight of cargo, and make sufficient allowance for weight of bunker coal, water, stores, &c.
OWNERS ARE PAID freight on output weight, and where Captains sign for an excessive quantity, dues paid by the Steamer on such excess are not recoverable.
A true copy of original Charter in.....possession.

20. The Act of God, the Queen's enemies, Arrest and/or Restraints of Rulers, Princes and People, Quarantine, Fire on Board, in Hulk or Craft or on Shore, Ice, Barratry of the Master and Crew, Enemies, Pirates, Robbers by land or sea, accidents to and damage and detention from Boilers, and of Machinery, Collisions, Stranding, Jettison, or from any act, neglect, default or error in judgment whatsoever of the Pilot, Master, Crew or other servants of the Shipowners in the management and/or the navigation of the Steamer, and all and every other Dangers and Accidents of the Seas, Rivers and Canals of whatever nature and kind whatsoever, before and during the said voyage always excepted. Steamer has liberty to call at any port or ports, in any order, or places, to bunker, or receive and/or deliver part cargo and/or passengers, or to deviate for the purpose of saving life or property, with leave to sail without Pilots, and tow or to be towed and assist vessels or to be assisted in all situations whatsoever. Salvage and/or towage for Owner's sole benefit. Ship not answerable for losses through explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or Hull not resulting from want of due diligence by the Owners of the Ship or any of them or by the Ship's Husband or Manager.

21. All liability of Charterer shall cease on completion of loading and payment of advance, if any, Owner having lien on Cargo for freight, dead freight, and demurrage.

22. Extra duty (if any) in consequence of the Vessel not being British to be borne by Ship.

23. The Captain shall cover the hatch of each hold as soon as the loading into same has finished, and also all hatches when the loading or discharging has finished for the day, if the weather be wet or threatening; he shall also, during rain and snow, cover up all hatches by which loading or discharging is not actually going on. It is agreed that the Captain may send someone to check the weight of the cargo on delivery so as to avoid dispute, and weight as ascertained to be conclusive.

24. Owners accept the risk of detention which may arise if by reason of insufficient depth of water the steamer cannot get to a usual loading and/or discharging berth, as ordered, when same available.

25. Any time lost at discharging port owing to scarcity of wagons and/or labour is to be computed as lay days.

26. If through congestion at the Port of Discharge steamer is kept waiting off the port lay days are to commence to count as per Clause 6, but not until 36 hours from arrival (Sundays and holidays excepted).

27. In the event of any general strike, riot, insurrection, revolution or war, which may prevent the Shipment of Iron Ore under this Charter, the Owners in the event of no cargo having been loaded, have the option of cancelling this Charter or if any cargo has been loaded they have the right to proceed on the voyage with the cargo so loaded. In the latter case the time to count as lay days to be mutually agreed between Owners and Charterers.

AMERICANIZED WELSH COAL CHARTER*

APPROVED BY
ASSOCIATION OF SHIP BROKERS & AGENTS (U.S.A.), INC.
NEW YORK-1953; AMENDED 1979.

1 *It is this day mutually agreed,* BETWEEN19

2 Owner of the Steamship/Motorship
3 of , built at of
4 tons net register, or thereabouts, and about tons total deadweight inclusive of bunkers, classed
5 in length overall beam
6 draft now
7 and Charterer;
8 1. That the said vessel being tight, staunch and strong, and in every way fitted for the voyage, shall, with all possible dis-
9 patch, sail and proceed to

10 and there load, always afloat, in the customary manner from the Charterer, in such dock
11 as may be ordered by him, a full and complete cargo of coal not exceeding tons nor less than
12 tons, quantity at Vessel's option, and not exceeding what she can reasonably stow and carry,
13 over and above her tackle, apparel, provisions and furniture; and being so loaded, shall therewith proceed, with all possible dispatch, to

14 or so near thereunto as she can safely get, and there deliver her cargo alongside any wharf and/or vessel and/or craft, as ordered,
15 where she can safely deliver, always afloat, on being paid freight at the rate of
16 U.S. currency per ton of 1,000 kilos on bill of lading quantity. The Owner shall furnish, if
17 required, a statutory declaration by the master and other officers that all cargo received on board has been delivered. The freight
18 is in full of loading, dumping and trimming, and all port charges, pilotages, agency fees and consulages on the vessel. All wharfage
19 dues on the cargo to be paid by the Charterer.
20 2. The FREIGHT is to be paid

21 3. Notice of approximate quantity of cargo required and of vessel's expected date of arrival at port of loading to be given to
22 Charterer or his agents at least days in advance.
23 4. The Cargo to be loaded into vessel
24 weather working day(s) of 24 consecutive hours,
25 (excluding bunkering time, Sundays, custom house, colliery, legal and/or local holidays, and from noon on Saturday or the day
26 previous to any such holiday to 7 a.m. on Monday or the day after any such holiday, unless used in which event only time actually
27 used in loading cargo to count) commencing 24 hours after vessel tenders and is ready to load, unless sooner worked, whereupon time
28 is to commence and written notice is given of the vessel's being completely discharged of inward cargo and ballast in all her holds
29 and ready to load, such notice to be given between business hours of 9 a.m. and 5 p.m., or 9 a.m. and 1 p.m. on Saturdays. Any time
30 lost through riots, strikes, lockouts, or any dispute between masters and men, occasioning a stoppage of pitmen, trimmers or other
31 hands connected with the working or delivery of the coal for which the vessel is stemmed, or by reason of accidents to mines or
32 machinery, obstructions, embargo or delay on the railway or in the dock; or by reason of fire, floods, frosts, fogs, storms or any cause
33 whatsoever beyond the control of the Charterer affecting mining, transportation, delivery and/or loading of the coal, not to be com-
34 puted as part of the loading time (unless any cargo be actually loaded during such time). In the event of any stoppage or stoppages
35 arising from any of these causes continuing for the period of six running days from the time of the vessel's being ready to load, this
36 Charter shall become null and void; provided, however, that no cargo shall have been shipped on board the vessel previous to such stop-
37 page or stoppages. In case of partial holiday, or partial stoppage of colliery, collieries or railway from any or either of the aforementioned
38 causes, the lay-days to be extended proportionately to the diminution of output arising from such partial holiday or stoppage. If
39 longer detained, Charterer to pay U.S. Currency per running day (or pro rata for part thereof)
40 demurrage. If sooner dispatched, vessel to pay Charterer or his agents U.S. Currency per day (or pro rata
41 for part thereof) dispatch money for time saved. No deduction of time shall be allowed for stoppage, unless due
42 notice be given at the time to the master or Owner.
43 5. If any dispute or difference should arise under this Charter, same to be referred to three parties in the City of New York, one
44 to be appointed by each of the parties hereto, the third by the two so chosen, and their decision, or that of any two of them, shall
45 be final and binding, and this agreement may, for enforcing the same, be made a rule of Court. Said three parties to be commercial
46 men.
47 6. The cargo to be loaded, dumped and trimmed by men appointed by the Charterer at the tariff rate of the port at vessel's
48 expense.
49 7. The bills of lading shall be prepared in accordance with the dock or railway weight and shall be endorsed by the master,
50 agent or Owner, weight unknown, freight and all conditions as per this Charter, such bills of lading to be signed at the Char-
51 terer's or shipper's office within twenty-four hours after the vessel is loaded. Master shall sign a certificate stating that the
52 weight of the cargo loaded is in accordance with railway weight certificate. Charterer is to hold Owner harmless should any
53 shortage occur.
54 8. The Act of God, the king's enemies, restraints of princes and rulers, and perils of the sea excepted. Also fire, barratry of
55 the master and crew, pirates, collisions, strandings and accidents of navigation, or latent defects in or accidents to, hull and/or
56 machinery and/or boilers always excepted, even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the pilot, master,
57 mariners or other persons employed by the shipowner, or for whose acts he is responsible, not resulting, however, in any case from
58 want of due diligence by the Owner of the ship, or by the ship's husband or manager. Charterer not answerable for any negligence,
59 default, or error in judgment of trimmers or stevedores employed in loading or discharging the cargo. The vessel has liberty to call
60 at any ports in any order, to sail without pilots, to tow and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or
61 property, and to bunker.
62 9. The cargo to be discharged by consignee at port of discharge, free of expense and risk to the vessel, at the average rate of
63 tons per day, weather permitting, Sundays and holidays and after noon on Saturdays excepted provided
64 vessel can deliver it at this rate. If longer detained, consignee to pay vessel demurrage at the rate of U.S. currency
65 per running day (or pro rata for part thereof). If sooner dispatched, vessel to pay Charterer or his agents U.S. cur-
66 rency per day (or pro rata for part thereof) dispatch money for time saved. Time to commence twenty-four (24)
67 hours, Sundays and holidays excepted, after vessel is ready to unload and written notice given, whether in berth or not, even if vessel
68 is already on demurrage, and the time allowable for discharging to be calculated on the basis of the bill of lading quantity. In case

69 of strikes, lockouts, civil commotions, or any other causes or accidents beyond the control of the consignee which prevent or delay
70 the discharging, such time is not to count unless the vessel is already on demurrage.
71 10. Notice at port of discharge to be given in writing to consignee's agent on working days between the hours of 9 a.m. and
72 5 p.m., and 9 a.m. and noon on Saturdays.
73 11. Shifting time from anchorage place to loading or discharging berth is not to count even if vessel is already on demurrage.
74 12. Opening and closing of hatches at commencement and completion of loading and discharging shall be for Owner's account
75 and time used is not to count.
76 13. Lighterage, if any, at discharge port to be at the risk and expense of consignees and time used to count as laytime.
77 14. In case of average, the same to be settled according to York/Antwerp Rules 1974. Should the vessel put into any port or
78 ports leaky or with damage, the captain or Owner shall, without delay, inform the Charterer thereof. Captain to telegraph Charterer
79 in case of putting in anywhere.
80 15. Vessel not to tender before 9 a.m. on _____ and if vessel be not ready at loading port as ordered
81 before 9 a.m. on _____, or if any wilful misrepresentation be made respecting the size, position or state of
82 the vessel, Charterer to have the option of cancelling this Charter, such option to be declared on notice of readiness being given.
83 16. Vessel to be consigned to _____ agents at port of loading, and to _____ agents at port
84 of discharge.
85 17. Overtime is to be for account of party ordering same. However, if ordered by port authorities, same is to be for Charterer's
86 account Officers' and crew overtime expenses to be for Owner's account.
87 18. Extra insurance, if any, due to vessel's age, flag, classification or ownership shall be for Owner's account.
88 19. No cargo is to be loaded in deep tanks or similar places inaccessible to reach by grabs.
89 20. Any damage by stevedores shall be settled directly between Owner and stevedores.
90 21. Owner shall, at his risk and expense, comply with all applicable rules, regulations and laws relevant to water and/or air
91 pollution at ports of loading and discharging. In cases where vessel calls at a U.S. port, Owner warrants to have secured and carry
92 on board the vessel a Certificate of Financial Responsibility as required under U.S. law.
93 22. All bills of lading shall include the following three clauses:
94 **NEW JASON CLAUSE:** In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage,
95 resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier
96 is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute
97 with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be
98 made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.
99 If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if such salving ship or ships belonged
100 to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods, and
101 any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to
102 the carrier before delivery.
103 **CLAUSE PARAMOUNT:** This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act
104 of the United States, approved April 16th, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained
105 shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or
106 liabilities under said Act. If any terms of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to
107 that extent but no further.
108 **NEW BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE:** If the ship comes into collision with another ship as a result of the
109 negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the
110 navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all
111 loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to,
112 or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the
113 owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim
114 against the carrying ship or carrier.
115 The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other
116 than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact.
117 23. **PROTECTION & INDEMNITY BUNKERING CLAUSE:** The vessel in addition to all other liberties shall have liberty as
118 part of the contract voyage and at any stage thereof to proceed to any port or ports whatsoever whether such ports are on or off
119 the direct and/or customary route or routes to the ports of loading or discharge named in this Charter and there take oil bunkers in
120 any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks, deep tanks and any other compartment in which
121 oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.
122 24. **C.S.U.K. WAR RISKS CLAUSES 1 & 2:** No bills of lading to be signed for any blockaded port and if the port of discharge
123 charge be declared blockaded after bills of lading have been signed, or if the port to which the ship has been ordered to discharge
124 either on signing bills of lading or thereafter be one to which the ship is or shall be prohibited from going by the government of
125 the nation under whose flag the ship sails or by any other government, the Owner shall discharge the cargo at any other port covered
126 by this Charter Party as ordered by the Charterers (provided such other port is not a blockaded or prohibited port as above men-
127 tioned) and shall be entitled to freight as if the ship had discharged at the port or ports of discharge to which she was originally
128 ordered.
129 The ship shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destina-
130 tion, delivery or otherwise howsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any department
131 thereof, or any person acting or purporting to act with the authority of such government or of any department thereof, or by any
132 committee or person having, under the terms of the war risks insurance on the ship the right to give such orders or directions and
133 if by reason of and in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done, the same shall not be deemed
134 a deviation, and delivery in accordance with such orders or directions shall be a fulfillment of the contract voyage and the freight
135 shall be payable accordingly.
136 25. Charterer shall have the privilege of transferring part or whole of the Charter Party to others, Charterer guaranteeing to the
137 Owner due fulfillment of this Charter Party.
138 26. The Charterer's liability shall cease as soon as the cargo is shipped, and the freight, dead freight and demurrage in loading
139 (if any) are paid, the Owner having a lien on the cargo for freight, demurrage and average.
140 27. Penalty for non-performance of this agreement, proved damages, not exceeding the estimated amount of freight.
141 28. An address commission of _____ percent on the gross amount of freight, dead freight and demurrage is due by the vessel
142 and Owner to the Charterer on payment of freight.
143 29. A commission of _____ percent on the gross amount of freight, dead freight and demurrage is due on payment
144 of freight by the vessel and Owner to _____

