Comité Maritime International

BULLETIN N° 19

CONFÉRENCE DE VENISE

SEPTEMBRE 1907

Président : Mr. le Prof. Dr. ALBERTO MARGHIERI

I. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

II. HYPOTHÈQUES & PRIVILÉGES MARITIMES.

III CONFLITS DE LOIS EN MATIÈRE DE FRET

ANVERS

IMPRIMERIE J.-E. BUSCHMANN, REMPART DE LA PORTE DU RHIN

1908

Pour les renseignements et communications s'adresser :
rue des Escrimeurs 28, Anvers.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

BULLETIN N° 19

CONFÉRENCE DE VENISE

SEPTEMBRE 1907

SOMMAIRE :

	PAGE
Préface	V
Résolutions de la Conférence de Venise	XIV
Statuts	XX
Membres du Comité Maritime International	XXIV
Associations Nationales	XXIX
Liste de présence à la Conférence	XXXIII
Ordre du jour de la Conférence	XL
Commission de Paris	3
Rapports préliminaires	51
Compte-rendu de la Conférence	437
Séance administrative	750

(*Voir l'Index*, page 753).

PREFACE

Deux avant-projets de grande importance, l'un sur la responsabilité des propriétaires de navires et l'autre sur les hypothèques et les priviléges maritimes, étaient soumis aux discussions de la Conférence de Venise. Etudiés à des sessions antérieures, ils avaient déjà fait l'objet de l'examen le plus attentif et des débats les plus intéressants, auxquels avaient pris part avec une remarquable assiduité, des personnalités éminentes du droit et de la pratique, accourus de toutes parts à notre appel.

I. *Avant-Projet de traité sur la Responsabilité des Propriétaires de Navires.* — Cet avant-projet ne s'occupe que des dommages aux choses, la réparation des accidents aux personnes ayant, pour éviter des difficultés qui jusqu'à ce moment paraissent insurmontables, été laissée à l'appréciation des lois nationales, conformément à la décision prise par les Conférences précédentes. Il est fondé sur des principes qui, après de longues discussions, ont été adoptés pour la première fois à la Conférence de Londres (1899) et constituent une solution transactionnelle entre les législations continentales et américaine d'une part, et la legislation anglaise d'autre part. La base du système est la limitation de la responsabilité au navire, au fret et à ses accessoires afférents au voyage, ou à leur valeur à la fin du voyage, avec faculté d'y substituer le forfait d'une responsabilité de £8 par tonne de jauge brute.

Cette solution a le mérite d'introduire l'uniformité dans une matière dans laquelle règnent aujourd'hui les diver-

gences et les difficultés de tout ordre. Elle met les armateurs, les chargeurs et les assureurs de tous les pays sur le même pied; à ce titre, elle constitue par elle-même un progrès considérable. On ne peut d'ailleurs méconnaître qu'elle n'ait un caractère de réelle équité. Elle emprunte à deux systèmes de législation entièrement différents, une partie de leurs éléments; elle les concilie en une transaction qui respecte les deux voies suivies pour limiter la responsabilité : la fortune de mer et le forfait. La valeur marchande des steamers, d'après des statistiques sérieusement établies, est en moyenne inférieure à £ 8 par tonne. Si cette valeur est parfois dépassée pour les steamers à passagers, on doit reconnaître que les services rendus par ces entreprises en assurant les communications rapides entre les diverses parties du monde, les sacrifices qu'elles nécessitent et les risques auxquels elles sont exposées, ne permettent pas d'augmenter à leur détriment le taux, déjà fort élevé de £8 par tonne, établi par la loi anglaise. D'un autre côté, pour des bâtiments de moindre prix, les armateurs se sont plaints à juste titre de l'exagération de cette charge; la faculté qui leur est laissée de se libérer par l'abandon du navire et du fret ou par un équivalent en valeur leur donnera satisfaction sur ce point, de même qu'elle répond pour les pays continentaux et les Etats-Unis, à la méthode séculaire qui leur est propre.

La limitation s'applique d'une façon générale aux actes du capitaine, de l'équipage, du pilote et des personnes au service du navire; elle s'étend aussi aux obligations contractuelles ou légales assumées par le capitaine, et à l'indemnité d'assistance ou de sauvetage. La règle n'est cependant pas sans exception. Il a paru que l'état actuel de l'industrie des armements maritimes ne nécessitait plus, comme autrefois, la limitation accordée par les lois conti-

nentales pour les fournitures et les réparations ordonnées par le capitaine au cours du voyage. Ces dépenses sont dans l'ordre normal des prévisions auxquelles le propriétaire peut et doit pourvoir. La facilité des communications, le régime des agences maritimes, l'extension du crédit d'outremer et l'intervention des assureurs en cas d'avaries, ne lui laissent plus aucune raison de se soustraire à ses obligations en invoquant un mode de libération qui, en cette matière, peut être arbitraire, Ce serait une véritable iniquité en cas de perte du navire, que l'armateur pût se retrancher derrière la limitation si, par exemple, la lettre de change tirée par le capitaine pour acquitter une fourniture de charbons, n'avait pas encore été acceptée au moment où parvient l'avis du sinistre. Les mêmes considérations s'appliquent aux réparations du navire. Enfin, par un sentiment de justice envers ceux qui mettent leur labeur et exposent leur vie au service des entreprises maritimes, il a été décidé que le propriétaire doit rester personnellement tenu des gages du capitaine et de l'équipage. Ces exceptions à la limitation ont d'une façon très heureuse favorisé l'entente. La délégation anglaise tout en acquiesçant à la limitation continentale pour les engagements du capitaine en général, a obtenu gain de cause pour les créances qu'il lui paraissait dangereux de mettre en péril et il a été possible de rencontrer les vues de la délégation des Etats-Unis, qui faisait remarquer que ce pays, tout en n'ayant pas une grande marine, avait, pour les fournitures et les réparations faites aux navires étrangers, un intérêt important à assurer la rentrée des créances qui en résultent.

En cas de saisie du navire en cours de voyage, ainsi qu'il est d'usage courant après un abordage, une caution est habituellement donnée pour servir de garantie aux litiges pendants et le navire reprend sa route. Il a été

admis que cette caution ne serait pas affectée par les événements ultérieurs. C'est là encore une mesure absolument rationnelle et qui tient compte des graves intérêts en cause.

Ce système est le seul qui puisse amener l'unité de législation. Sacrifier ce grand intérêt à des préoccupations théoriques ou à des préférences pour un système qui au point de vue scientifique apparaitrait comme plus parfait et plus harmonieux ce serait suivre une politique sans sagesse et sans bon sens. La perfection philosophique des lois importe infiniment moins que leur valeur pratique. C'est à ce dernier point de vue que le système adopté à Venise est de nature à satisfaire les Parlements comme il a été suffisamment démontré par le vote récent au Parlement belge d'une loi qui s'inspire complètement des résolutions de la Conférence.

II. *Avant-Projet de traité sur les Hypothèques et Privilèges maritimes.* — Le code relatif aux hypothèques et aux privilèges maritimes se caractérise par une pensée maîtresse : assurer au crédit maritime une base réelle, d'une valeur positive, en l'organisant dans des conditions pratiques qui correspondent aux besoins véritables de la navigation moderne, beaucoup plus qu'à des conceptions théoriques empruntées au droit civil et à la tradition.

Tous les jours, l'amplitude des capitaux dont la navigation maritime a besoin, augmente ; pour qu'elle puisse les obtenir dans de bonnes conditions, elle doit être en état de fournir des garanties réelles qui ne peuvent se trouver que dans la flotte marchande elle-même. Il convient dès lors que l'hypothèque valablement consentie dans un pays, soit respectée partout ailleurs. Il ne faut à cela qu'une condition : c'est que l'hypothèque ait été rendue publique. Si l'on songe que fréquemment des hypothèques régulière-

ment consenties dans un pays ont été annulées dans un autre, le prêteur perdant ainsi le gage sur lequel il avait compté ; si l'on songe surtout à la défaveur que de pareils risques doivent nécessairement jeter sur les hypothèques maritimes, on appréciera quelle est l'importance de ce premier point. Quant aux formes de cette publicité il a paru impossible de n'en pas faire crédit à la législation de chaque Etat. Sans empiéter sur ce terrain, où se rencontrent des questions d'ordre administratif d'une nature très délicate, il n'en a pas moins été fait bon accueil à un vœu émanant de la délégation italienne, et recommandant l'adoption dans tous les pays, des moyens simples de publicité et d'enregistrement. Une enquête sur les divers modes en vigueur ou à préconiser, complètera les travaux faits antérieurement par notre Comité.

Mais la publicité la plus régulière et le respect des hypothèques valablement consenties ne suffisent pas à donner au crédit maritime une efficacité sérieuse. Plus encore que les divergences entre les lois nationales, les priviléges qui priment l'hypothèque enlèvent à celle-ci presque toute valeur pratique, dans l'état actuel des législations.

Ces priviléges sont occultes ; leur étendue, leur nombre et leur durée sont incertains et variables et, par là, le crédit maritime se trouve entièrement paralysé. Il fallait dès lors réduire strictement le nombre des priviléges et en restreindre la durée ; enfin il paraissait juste d'éliminer les créances qui avaient à la fois devant elles la garantie de la fortune de terre et de la fortune de mer de l'armateur, et d'avantager les créances qui n'avaient devant elles que la responsabilité limitée. Parmi ces dernières il a paru inutile de donner un privilége à celles naissant d'un contrat avec le navire, notamment du contrat de transport. Les clauses d'exonération pour les faits d'abordage et

pour d'autres éventualités étant devenues d'usage général dans les connaissements, il serait étrange d'accorder une préférence aux intéressés du chargement pour des créances contre le navire auxquelles dans la pratique ils renoncent complètement.

En résumé, il a été reconnu qu'en regardant de près la situation, il s'en dégageait deux vérités :

la première, c'est qu'il fallait limiter strictement les privilèges aux créances encourues pour les taxes et impôts publics, pour la conservation du navire, pour les gages de l'équipage, pour l'indemnité d'assistance et de sauvetage, et pour la réparation des dommages causés par abordage à un autre navire et à son chargement ;

la seconde, c'est qu'ainsi limité, le danger des privilèges occultes venait à disparaître presque entièrement, et qu'il était possible au prêteur de se mettre à couvert des principaux d'entre eux : l'assistance, le sauvetage, l'abordage, étant engendrés par des accidents de navigation, sont en effet des risques régulièrement garantis par l'assurance.

Enfin, un délai d'un an a été fixé, en principe, pour l'extinction du privilège.

Moyennant ces conditions, le prêteur peut 1) mesurer ses risques et posséder un gage qui n'est plus exposé à être absorbé par des privilèges dont le nombre et la nature ne peuvent lui laisser aucune sécurité, 2) se couvrir par une assurance contre la majeure partie des risques d'absorption de son gage par des créances privilégiées éventuelles.

Un examen approfondi a démontré qu'en dehors des créances énumérées dans le traité, les autres privilèges que beaucoup de lois accordent, peuvent être remplacés avantageusement par l'hypothèque, celle-ci par la réduction du nombre des privilèges ayant conquis une sécurité

qu'elle n'avait pas, — ou bien sont dans la pratique sans utilité essentielle.

Au cours de la conférence, la délégation allemande a fait ressortir avec raison qu'il y avait des rapports intimes entre les deux avant-projets de traités et le désir qu'elle exprimait de voir mettre de l'harmonie entre eux a pu être réalisé dans une large mesure par les dispositions qui précèdent.

***

Quinze pays étaient représentés à la Conférence.

Les débats ont été des plus intéressants et des plus suivis.

Les votes sur les questions spéciales ont donné naturellement lieu à certaines divergences ; mais tout le monde s'est trouvé d'accord pour reconnaître que dans l'ensemble, les projets déposés constitueraient un progrès considérable et c'est pratiquement à l'unanimité qu'a été votée la résolution suivante :

« La Conférence est d'avis que les avant-projets de traité sur la limitation de la responsabilité et sur les hypothèques et priviléges maritimes arrêtés à Venise, constituent une transaction raisonnable au point de vue des législations existantes et des intérêts engagés et devraient être adoptés comme loi universelle. En conséquense, le Bureau permanent est invité à prier respectueusement le Gouvernement Belge de bien vouloir convoquer la troisième session de la conférence diplomatique et de lui soumettre les deux codes votés à Venise, afin qu'ils puissent être examinés par les Puissances et adoptés comme loi universelle en même temps que les codes sur l'abordage et l'assistance. »

La Conférence a également émis les vœux suivants :

« La Conférence charge le Bureau Permanent de statuer

» sur les amendements qui lui sont renvoyés et lui donne
» pouvoir d'apporter au texte des deux avant-projets les
» modifications de détail qui lui sembleraient de nature
» à en assurer plus aisément l'approbation de la Conférence
» diplomatique et l'adoption par les Gouvernements ».

Relativement à l'avant-projet sur les Hypothèques et Priviléges :

« La Conférence exprime le vœu que les mesures
» nécessaires soient prises pour établir dans tous les pays
» un moyen simple de publicité et d'enregistrement des
» gages, hypothèques et mortgages sur navires et que les
» Associations nationales adressent dans l'intervalle au
» Bureau Permanent un rapport sur les mesures législa-
» tives et administratives qui existent dans leurs pays
» respectifs quant à l'enregistrement et à la publicité des
» hypothèques ».

Nous engageons en conséquence les Associations nationales à nous faire parvenir à bref délai un exposé sommaire sur les points mentionnés dans cette résolution.

Nous ne pouvons terminer cet exposé sommaire des travaux de la Conférence de Venise sans exprimer notre gratitude au Gouvernement italien et particulièrement à Monsieur le Ministre des Grâces et Justice qui a présidé notre première séance et ouvert nos travaux par un discours remarquable et justement applaudi ; à la Ville de Venise, à la Chambre de Commerce, à la Navigazione Generale, et surtout à l'Association italienne et au Comité de réception qu'elle avait constitué. L'accueil le plus cordial et le plus hospitalier a été fait aux membres étrangers : ils n'en perdront pas le souvenir.

Nous ajouterons que les Gouvernements d'Autriche, de Belgique, d'Espagne, de Hongrie, d'Italie, du Japon, de la République Argentine et des Pays-Bas avaient tenus à faire suivre les travaux par des délégués officiels, chargés

de faire rapport. Nous exprimons à ces Gouvernements notre vive gratitude pour ce témoignage de sympathie.

***

Nous terminons cette introduction en annonçant que la 3me Session de la Conférence diplomatique se réunira probablement à Bruxelles au mois de Décembre prochain.

Les Secrétaires généraux,
LOUIS FRANCK.
LESLIE SCOTT.

Résolutions de la Conférence de Venise

(SEPTEMBRE 1907)

Avant-projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

ARTICLE 1

Les droits et responsabilités des parties intéressées seront réglés suivant les dispositions de la présente convention :

a) lorsque les navires en litige seront ressortissants aux États contractants ;

b) dans tous les cas où la loi nationale aura rendu applicables les dispositions de la présente convention.

ARTICLE 2

Le propriétaire du navire n'est tenu que sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage

1° des faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ;

2° de l'indemnité d'assistance ou de sauvetage et des obligations contractuelles ou légales assumées par le capitaine.

Le propriétaire est tenu sans limitation des gages du capitaine et de l'équipage et des créances pour réparations et fournitures.

Rien dans les dispositions qui précèdent ne porte atteinte

à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

ARTICLE 3

Le fret visé à l'article 2 est le loyer ou le fret sans déduction, qu'il s'agisse de fret ou de loyer payé d'avance, de fret ou de loyer encore dû, ou de fret ou de loyer acquis à tout événement.

Le prix du passage et les surestaries sont, au point de vue du présent traité, assimilés au fret.

Les accessoires visés à l'article 2 sont :

1° Les indemnités payées ou dues au propriétaire de navire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire et non réparés ;

2° les indemnités payées ou dues pour réparation de dommages quelconques subis par le navire et non réparés ;

3° les sommes payées ou dues au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage.

Ne sont pas considérés comme des accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

ARTICLE 4

Le propriétaire peut se libérer des obligations à raison desquelles la limitation de sa responsabilité est admise, soit par l'abandon du navire et du fret et de leurs accessoires, soit par les modes prévus aux articles 6 et 7.

La disposition qui précède ne porte aucune atteinte aux règles relatives à l'exécution sur le navire, le fret et ses accessoires telles qu'elles sont organisées par certaines lois nationales.

ARTICLE 5

S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

ARTICLE 6

Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage.

ARTICLE 7

Le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires visés à l'art. 2, par une somme correspondant, pour chaque voyage, à 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire.

Cette disposition ne s'applique pas aux indemnités d'assistance et de sauvetage.

ARTICLE 8

Le voyage est réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née.

ARTICLE 9

Le propriétaire peut prendre dans l'intérêt de qui il appartiendra toute mesure utile en ce qui touche le navire sans être déchu du droit d'exercer les options prévues par les dispositions précédentes.

CONFÉRENCE DE VENISE

Liste de Présence

ITALIE

MM. le prof. MARGHIERI ALBERTO, Professeur à l'Université de Naples, Député, Président de l'Association italienne de Droit Maritime, Naples.

le prof. ASCOLI PROSPERO, Avocat, Professeur à l'Université de Venise.

le Duc MIRELLI, Conseiller de la Cour d'appel de Naples.

l'Avocat RUBINO, Directeur de la Revue « Diritto e Giurisprudenza ».

RAFFAELE ANGIULLI, Avocat.

le prof. BENSA ENRICO, Avocat, Gênes.

le Comte TIEPOLO, Sénateur, Présideut de l'Ordre des Avocats de Venise.

CARLO BETOCCHI, Avocat, Venise.

CARLO BROSCH, Avocat, Venise.

BRUNELLI, Directeur de la Société de navigation « La Veloce ».

GAETANO CONTESTABILE, Avocat.

Comm. AGOSTINO CRESPI, Directeur de la « Navigazione Generale », Rome.

FRANCESCO CARNELLUTI, Avocat.

FIAMBERTI, Avocat, Député.

ANGIOLO GRAFFAGNI, Avocat, Député.

DOMENICO GAMBETTA, Gênes.

LUIGI GOTTHEIL, Avocat, Naples.

RUGGIERO JESI, Avocat, Venise.

MM. Arrigo Macchieri, Avocat.
Francesco Perrone, Avocat Naples.
Guiseppe Paratore, Avocat.
Francesco Parascandolo, Avocat.
Enrico Serena, Avocat, Venise.
Prof. Angelo Sraffa, Avocat.
Antonio Venditti, Avocat, Député.
le prof. Ercole Vidari, Sénateur.

Délégués par le Ministère de la Justice :

MM. le prof. Dr. Francesco Berlingieri, de Gênes.
le prof. Cesare Vivante, de l'Université de Rome.
le prof. C. F. Gabba, de l'Université de Pise, Sénateur.
le prof. Pietro Cogliolo, de l'Université de Gênes.

Délégué par le Ministère du Commerce :

M. le prof. Giovanni Pacinotti, Université de Ferrare.

ALLEMAGNE

MM. Fr. Reck Jr, Président de la Chambre de Commerce de Brême.
Dr. Alfred Sieveking, Secrétaire de l'Association allemande de Droit Maritime.
Dr. C. Gütschow, Ancien Secrétaire de la Chambre de Commerce de Hambourg.
C. Edzard, Avocat, Brême.
C. H. Eckstein, Assureur, Hambourg.
Dr. Schaps, Juge au tribunal civil, Hambourg.

AUTRICHE

MM. S. E. M. Adalberto Gertscher, Président de l'Association autrichienne; Président de la Cour d'appel de Trieste.
Dr. Giovanni Martinolich, Avocat, Secrétaire de l'Association autrichienne, Trieste.

MM. Dr. VITTORIO RUSS, Membre de la Chambre des Seigneurs, Kärnten.
Dr. AUG. SCHENKER-ANGERER, Armateur, Vienne.
FILIPPO ARTELLI, Assureur, Trieste.
CLODOVEO BUDENICH, Armateur et Agent Maritime, Trieste.
Dr. GIORGIO PICCOLI, Professeur de Droit Maritime, Trieste.
Dr. GEORGES MINAS, Directeur des Entrepots de l'État, Trieste.
NICOLAS VERONA, Secrétaire du Gouvernement, Trieste.
Dr. STEPHEN WORMS, Secrétaire au Ministère, Docteur en Droit, Vienne.

BELGIQUE

MM. CHARLES LE JEUNE, Vice-Président du Comité Maritime International, Assureur, Anvers.
LOUIS FRANCK, Avocat et député, Anvers.
ALPHONSE AERTS (de MM. John P. Best & Ce), Armateurs, Anvers.
WALTER BLAESS, Assureur, Anvers.
A. DE WYNTER, Avocat, Bruges.
GEORGES LECLERCQ, Avocat, Ancien Batonnier à la Cour de Cassation, Bruxelles.
JACQ. LANGLOIS, Dispacheur, Anvers.
EDM. PICARD, Avocat et Sénateur, Bruxelles.
MAURICE VAN MEENEN, Avocat, Bruxelles.
ALBERT LE JEUNE, Assureur, Anvers.
L. DE SADELEER, Avocat, Ancien Président de la Chambre des Représentants. Délégué par le gouvernement Belge, Bruxelles.
Son Exc. M. CAPELLE, Ministre plénipotentiaire, Directeur général du Département. Délégué par le gouvernement Belge, Bruxelles.
EUG. HOUBOTTE, Directeur honoraire au Ministère des Affaires Étrangères. Délégué par le gouvernement Belge, Bruxelles.

DANEMARK

M. A. HINDENBURG, Président de l'Association danoise de Droit Maritime, Copenhague.

ESPAGNE

M. S. D. VELEZ Y CORRALES, Consul général d'Espagne.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

MM. HON. EDWARD G. BRADFORD, Juge pour le district du Delaware, Wilmington.
FRED. M. BROWN, Esq., Avocat, New-York.

FRANCE

MM. F. C. AUTRAN, ancien Président de l'Association française de Droit Maritime, Marseille.
RENÉ VERNEAUX, Secrétaire général de l'Association française de Droit Maritime, Paris.
GOVARE, Avocat, Vice-Président de l'Association française, Paris.
GEORGES BARBEY, Avocat à la Cour, Paris.
BRAZIER, Avocat à la Cour, Bâtonnier, Bordeaux.
LÉON DENISSE, Juge d'instruction, Chateaubriant.
GALIBOURG, Avocat, Bâtonnier, St-Nazaire.
CH. EUG. LEFEBVRE, Avocat à la Cour d'appel d'Alger.

GRANDE BRETAGNE

MM. Sir WILLIAM PICKFORD, Juge de la Haute Cour, Londres.
LESLIE SCOTT, Avocat, Secrétaire général du Comité Maritime International, Londres.
R. B. D. ACLAND, K. C. Avocat, Londres.
J. STANLEY MITCALFE, Secrétaire consultant de la North

of England SS. Owners Protect. et Indemn. Association, délégué par cette Association, Newcastle-upon-Tyne.

MM. CHARLES STUBBS, LL. D., Avocat, Secrétaire du Maritime Law Committee de l'International Law Association, délégué pour ce Comité, Londres.

W. R. BISSCHOP, LL. D., Secrétaire du Maritime Law Committee, délégué par ce Comité, Londres.

Sir THOMAS BARCLAY, Avocat, Londres.

ALFRED BOOTH, Directeur de la Cunard et de la Booth Line, délégué par la Liverpool Steamship Owners' Association et le Liverpool & London Steamship Protection & Indemnity Ass., Liverpool.

HARRY RISCH MILLER, Directeur de la United Kingdom Mutual Steamship Association, délégué par cette Association, Londres.

J. EDWARD STREET, Ancien vice-président, et délégué du Lloyd's Committee.

OSCAR W. STREET, délégué du Lloyd's Commitee.

M. CLIFFORD J. CORY, M. P., Assureur, délégué de l'Association des Chambres de Commerce du Royaume-Uni, Monmouthshire.

S. SERENA, Délégué de la Chambre de Commerce de Londres.

KENNETH W. BILBROUGH, Délégué de la Chamber of Shipping of the United Kingdom, de la British Shipowners Mutual Prot, & Indemnity Association et de la London Steamship Owners Mutual Insur. Association, Londres.

JAMES HOPE SIMPSON, Délégué de la Central Association of Bankers et de l'Association of Country Bankers, London, Liverpool.

HONGRIE

Son Exc. M. le Comte NAKLO DE NAGY-SZENTMIKLOS, Gouverneur de Fiume, Conseiller intime, Président du Gouvernement Maritime, Vice-président de l'Association, hongroise, Fiume.

MM. François de Nagy, Anc. Secrét. d'État, député, prof. à l'Université, Buda-Pest.

le Dr. Ant. Vio, Avocat, Fiume.

Coloman de Fest, Directeur de l'Ass. Hongroise, Anc. Conseiller Ministériel, Fiume.

le Dr. Louis Benyovits, Juge au Trib. attaché à la Cour Suprême, Buda-Pest.

le Dr. Désiré Darday de Baranya-Baan, Secrétaire ministériel, Secrétaire de l'Assoc. Hongroise, Fiume.

le Dr. François Fuhrmann de Varalja, Conseiller ministériel, Vice-président du Gouvern. Maritime, Fiume.

François Vio, Bourgmestre de Fiume.

Eidlitz Hugo, Directeur de la Cie « Adria », Fiume.

P. Josef Kovaes, Secrétaire général de la Compagnie « Adria », Fiume.

Sigismondo Copaitich, Président de la Société de navigation « Ungaro-Croata », Fiume.

H. Math. Pollich, Directeur de la Société de navigation « Ungaro-Croata », Fiume.

G. Rosenkart, Concipiste ministériel, Fiume.

JAPON

M. Wakamya, Secrétaire au Ministère des Communications, Délégué par le Gouvernement japonais, Tokio.

NORVÈGE

M. le Prof. Dr. Oscar Platou, Président de l'Association norvégienne de Droit Maritime, Christiania.

PAYS-BAS

MM. C. D. Asser, Avocat, Secrétaire de l'Association néerlandaise de Droit Maritime, Amsterdam.

E. Heldring, Directeur de la « Koninklijke Ned. Stoomboot Maatschappij », Amsterdam.

B. C. J. Loder, Avocat, Délégué par le Gouvernement néerlandais, Rotterdam.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

MM. le Dr. JUAN CARLOS BELGRANO, Ancien Ministre, Buenos-Aires.

le Dr. JUAN CARLOS CRUZ, Professeur à l'Université, Buenos-Aires.

le Dr. LEOPOLDO MELO, Professeur à l'Université, Buenos-Aires.

le Dr. HONORIO PUEYRREDON, Professeur à l'Université, Buenos-Aires.

Délégués par le Gouvernement de la République Argentine et par l'Association Argentine de Droit Maritime.

RUSSIE

M. V. GREWS, Secrétaire de la Société russe de Droit Maritime, Délégué par cette Association, St-Pétersbourg.

SUÈDE

M. ELIEL LÖFGREN, Secrétaire et délégué de l'Association suédoise de Droit Maritime, Stockholm.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Conférence de Venise 1907

ORDRE DU JOUR

MERCREDI, 25 SEPTEMBRE

10 heures : Séance solennelle d'ouverture, honorée de la présence de Leurs Excellences Messieurs les Ministres de la Justice, des Affaires Étrangères, de la Marine et du Commerce.

Discours de bienvenue.

Discours d'ouverture de Monsieur le Ministre de la Justice.

Composition du bureau de la Conférence.

Rapport sur les travaux de la Conférence diplomatique de Bruxelles et sur les travaux du Comité Maritime International depuis la Conférence de Liverpool.

4 heures : Discussion : Avant-projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires.

JEUDI, 26 SEPTEMBRE

9 heures : Avant-projet de traité sur les Privilèges et Hypothèques maritimes. — Discussion.

4 heures : Hypothèques et Privilèges maritimes.— Continuation de la discussion.

VENDREDI, 27 SEPTEMBRE

9 heures : Conflits de lois en matière de fret. — Discussion.

4 heures : Conflits de lois en matière de fret. — Continuation de la discussion.

SAMEDI, 28 SEPTEMBRE

9 heures : 1. Conflits de loi en matière de fret. — Continuation de la discussion.

2. Fixation du lieu de la prochaine Conférence.

3. Clôture de la Conférence.

4. Séance administrative pour les membres permanents du Comité Maritime International.

COMMISSION DE PARIS

JUIN 1906

RAPPORTS

La Commission chargée par le Bureau Permanent, à la suite des résolutions de la Conférence de Liverpool, de faire rapport sur les avant-projets de traités relatifs à la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires et aux Privilèges et Hypothèques maritimes, s'est réunie à Paris le 4 juin, au siège du Comité Central des Armateurs de France.

Étaient présents :

MM. R. B D Acland, K. C. (Londres); F. C. Autran, (Marseille); Dr. Franc. Berlingieri, (Gênes); L. de Valroger, (Paris); Louis Franck, (Anvers); Henri Fromageot, (Paris); Léon Hennebicq, (Bruxelles); Charles Le Jeune, (Anvers); B. C. J. Loder, (Rotterdam); Charles Lyon-Caen, (Paris); Dr. A. Marghieri, (Naples); Benj. Morel-Spiers, (Dunkerque); Dr. Alfred Sieveking, (Hambourg); Leslie Scott, (Londres); James Simpson, (Liverpool); Douglas Owen (Londres); René Verneaux, (Paris).

S'étaient fait excuser :

MM. C. D. Asser Jr., (Amsterdam); A. de Berencreutz, (Anvers); William Gow, (Liverpool); Dr. Oscar Platou, (Christiania); William Pickford, K. C. (Londres); Sir Alfred Jones, (Liverpool); J. Stanley Mitcalfe, (Newcastle-Tyne); Dr. Antonio Vio, (Fiume).

Il est responsable de toute détérioration ou de tout dommage, qui après la fin du voyage surviendraient au navire au préjudice des créanciers à l'égard desquels la limitation est admise.

Article 10

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit des créanciers de saisir le navire dans un port d'escale, même avant la fin du voyage. La caution donnée pour obtenir mainlevée est acquise au créancier saisissant dans les termes dans lesquels elle a été donnée et ne sera ni modifiée par les événements ultérieurs, ni invoquée à leur sujet pour restreindre les droits d'autres créanciers.

Article 11

Les dispositions précédentes s'appliquent à l'obligation d'enlever l'épave du navire coulé, et aux responsabililés s'y attachant, qu'il y ait ou non faute du Capitaine.

Elles ne s'appliquent pas aux obligations dérivant des fautes personnelles du propriétaire, des contrats passés par lui, ou de ceux qu'il a autorisés ou ratifiés.

Article 12

Dans les cas où d'après les législations existantes, l'armateur et l'affréteur sont tenus de la responsabilité du propriétaire du navire, ils ont droit à la limitation prévue par les dispositions qui précèdent.

Article 13

Le présent traité est sans application aux réclamations pour pertes de vies humaines ou dommages corporels, les-

quels continuent à être régis exclusivement par les lois nationales.

Avant-projet de traité sur les Hypothèques et les Privilèges Maritimes

Article 1

Les hypothèques, mortgages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans leur pays d'origine seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.

Article 2

Les droits mentionnés dans l'article précédent sont primés par les privilèges.

Article 3

Sont seuls privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le loyer ou le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée :

1° les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ;

2° les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de 6 mois ;

3° les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

4° les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

ARTICLE 4

Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numèro dans cet article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; celles-ci viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

ARTICLE 5

Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir de la naissance de la créance.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Peut être considéré par cette loi comme une cause de suspension, le fait que le navire n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur à son domicile ou son principal établissement.

ARTICLE 6

Le privilège sur le loyer ou le fret peut être exercé tant que le loyer ou le fret est entre les mains de l'affrèteur, du chargeur, du destinataire, du capitaine ou de l'agent ou de quelqu'autre tierce personne. Il s'éteint lorsque le fret est encaissé par le propriétaire personnellement.

Comité Maritime International

STATUTS

ART. 1. — Le Comité maritime international se propose :

a) de contribuer par ses conférences, ses publications et ses autres travaux à l'Unification du droit maritime ;

b) de provoquer la création d'associations nationales pour l'Unification du Droit maritime ;

c) de maintenir entre ces associations des rapports réguliers et une action concordante.

ART. 2. — Le Comité Maritime International se compose de membres titulaires et de délégués des associations nationales.

Les membres fondateurs sont de droit membres titulaires. Leur nombre est limité, en général, à neuf par pays.

Le nombre de délégués des associations nationales est limité à six par pays.

Pour compléter le nombre des membres titulaires, comme en cas de vacance, il pourra être procédé à l'élection, à la première réunion des membres titulaires qui suivra la constitution du Comité ou la vacance. L'élection a lieu au scrutin secret entre les titulaires à la majorité absolue des suffrages exprimés. Dans l'intervalle entre deux conférences, les nouveaux membres sont désignés par le Bureau permanent. La prolongation de leur mandat est soumise à la ratification de la prochaine Conférence.

ART. 3. — Chaque conférence compose son bureau et prend les mesures nécessaires pour veiller à l'exécution de ses décisions et à la préparation des réunions prochaines ; à défaut de décisions à cet égard, il y sera pourvu comme dit à l'article suivant.

ART. 4. — Dans l'intervalle entre les conférences, l'administration du Comité est confiée à un bureau permanent. Le bureau permanent nommé pour trois ans, se compose :

1° d'un président, d'un vice-président, et d'un secrétaire ou

plusieurs, qui pourvoiront aux rapports avec les associations nationales, à la gestion ordinaire et à l'exécution des décisions du Comité ;

2° de membres nommés à raison d'un délégué par pays représenté dans le Comité et choisis soit parmi les membres titulaires, soit parmi les délégués des associations nationales.

Le bureau ainsi composé arrête le cas échéant le programme des réunions. Il prend les mesures nécessaires pour assurer la représentation des pays dans lesquels il n'existe pas d'association nationale autonome.

Les membres du bureau permanent sont nommés par le Comité Maritime International. Les élections se font au scrutin secret et à la majorité des membres présents.

Art. 5. — Les membres titulaires du Comité Maritime International payent une contribution annuelle de vingt-cinq francs. Peuvent être réputés démissionnaires, les membres qui restent en défaut de verser cette cotisation.

Art. 6. — Les associations nationales seront invitées à contribuer aux frais du Comité.

Art. 7. — La durée du mandat des membres titulaires est indéfinie ; elle peut prendre fin par démission ou par délibération du Comité.

Art. 8. — Les présents statuts peuvent toujours être modifiés sur la proposition du bureau et après mise à l'ordre du jour de la réunion.

Art. 9. — Le Comité Maritime International se réunira, à moins de circonstances imprévues, au moins une fois par an. Il désigne directement ou par délégation le lieu et la date de la conférence. Il sera convoqué en outre extraordinairement par décision du bureau permanent où à la demande de quinze membres. Dans ce cas il se réunira dans le pays où se trouvera établi le siège du bureau permanent.

Aucun vote ne sera valablement acquis si plus de la moitié des pays ayant constitué des associations affiliées au Comité n'est représentée, et si le vote ne réunit pas la majorité absolue des pays représentés, les membres votant par nationalité.

Art. 10. — Le Comité désignera tous les trois ans le siège du Bureau permanent.

Bureau permanent du Comité

EXERCICE 1908-1911

Président : M. A. BEERNAERT, Ministre d'Etat, ancien Ministre des Finances, ancien Président de la Chambre des Représentants, Membre de l'Institut de France et de l'Académie royale de Belgique, Président de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime, etc. Bruxelles.

Vice-Président : M. CHARLES LE JEUNE, Vice-Président de l'Association belge pour l'Unification du Droit maritime, Anvers.

Secrétaire : M. LOUIS FRANCK, Avocat, député à Anvers.

Conseillers : MM. CH. MC. ARTHUR, Membre du Parlement, ancien Président de la Chambre de Commerce, à Liverpool (Angleterre).

F. C. AUTRAN, Avocat à Marseille, Directeur de la « Revue Internationale de Droit Maritime », ancien Président de l'Association Française de Droit Maritime (France).

COLOMAN DE FEST, Conseiller ministériel, Vice-Président du Gouvernement royal hongrois maritime, Directeur-gérant de l'Association Hongroise de Droit Maritime. Fiume (Hongrie).

E. DE GUNTHER, Ministre de Suède à Christiania.

A. HINDENBURG, Avocat à la Cour Suprême, Président de l'Association danoise de Droit Maritime à Copenhague (Danemark).

Conseillers : MM. Dr. G. MARTINOLICH, Avocat à Trieste, Secrétaire de l'Association autrichienne de Droit Maritime (Autriche).

K. USHIDA, Directeur au Ministère des Communications, Secrétaire de l'Association japonaise de Droit Maritime, Tokio (Japon).

Dr. OSCAR PLATOU, Professeur de Droit Maritime, Président de l'Association norvégienne de Droit Maritime international à Christiania. (Norvège).

HARRINGTON PUTNAM, Avocat au Barreau de New-York (Etats-Unis).

E. N. RAHUSEN, Avocat et Sénateur à Amsterdam, Président du Comité hollandais de Droit Maritime. (Pays-Bas).

Dr. F. SIEVEKING, Président de la Cour supérieure Hanséatique, à Hambourg, ancien Président de « l'International Law Association », Président du Deutscher Verein für Internationales Seerecht » (Allemagne).

Dr. A. MARGHIERI, Avocat et député, Professeur à l'Université, Naples, Président de l'Association italienne de Droit Maritime (Italie).

Membres du Comité Maritime International.

MM. Lord ALVERSTONE, Lord Chief Justice of England, Président du Maritime Law Committee, Londres.

R. B. D ACLAND, K. C., Londres.

le Comte APPONYI, Conseiller intime actuel de Sa Majesté Imp. & Roy. Apost., Député, Président de l'Association Hongroise de Droit Maritime, Buda-Pest.

le Baron ARICHI, Vice-Amiral, Tokio.

le Prof. ASCOLI, de l'Université de Venise.

T. M. C. ASSER, Ministre d'État, Ancien Professeur à l'Université d'Amsterdam, Membre du Conseil d'État des Pays-Bas, La Haye.

AXEL APPELBERG, Directeur d'Assurances, Gothembourg

F. C. AUTRAN, Avocat, Directeur de la Revue Internationale de Droit Maritime, Président de l'Association Française de Droit Maritime, Marseille.

BALLIN, Directeur général de la Hamburg-Amerika Linie, Hambourg.

Charles BAUSS, Avocat à Anvers.

A. BEERNAERT, Ministre d'État, Ancien Ministre des Finances, Ancien Président de la Chambre des Représentants, Membre de l'Institut de France et de l'Académie royale de Belgique, Président du Comité Maritime International, Président de l'Association Belge pour l'unification du droit Maritime, Président de l'International Law Association, Bruxelles.

Prof. ENRICO BENSA, avocat, Gênes.

DE BERENCREUTZ, ancien Consul général de Suède à Anvers.

Francesco BERLINGIERI, Professeur à l'Université de Gênes.

PAUL BOSELLI, ancien ministre, député, Rome.

MM. Hon. EDWARD G. BRADFORD, Juge du District de Delaware (États-Unis).

Addison BROWN, Juge à la Cour de District des États-Unis, New-York.

FREDERICK M. BROWN, Counsellor-at-law, New-York.

G. CERRUTI, Président du Veritas Italien, Assureur, Gênes.

Dr CHRISTOPHERSEN, Ministre des Affaires Étrangères, Christiania.

Edouard CLUNET, Avocat à la Cour, Paris.

Victor CONCAS, ancien Ministre de la Marine, Sénateur, Madrid.

Callisto COSULICH, Conseiller Impérial, Armateur, Vienne.

JUAN CARLOS CRUZ, professeur à la Faculté de Droit de Buenos-Aires.

DE GUNTHER, Ambassadeur de Suède, Christiania.

L. DE VALROGER, Ancien Président de l'Ordre des Avocats à la Cour de Cassation de France, Paris.

C. A. DE REUTERSKIOLD, Professeur à l'Université d'Upsal (Suède).

Commandeur Edm. DE RICHETTI, Assureur, Trieste.

Frédéric DODGE, Avocat, Boston.

Arthur DUNCKER, Président du Comité des Assureurs Maritimes, Hambourg.

Coloman DE FEST, Conseiller ministériel, Vice-président du Gouvernement royal maritime, Directeur de l'Association Hongroise de Droit Maritime, Fiume.

Ergerhardt EGER, Armateur, Christiania.

K. W. ELMSLIE, Dispacheur, Londres.

Louis FRANCK, Avocat, député, Secrétaire général du Comité Maritime International, de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime, Vice-président de l'International Law Association, Anvers.

Henri FROMAGEOT, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.

Domenico GAMBETTA, président du Comité des Assureurs, maritimes, Gênes.

Sir John GLOVER, Armateur, Ancien Président de la Chamber of Shipping du Royaume-Uni, Président du Comité du Lloyds Register, Londres.

MM. Paul GOVARE, Avocat à la Cour de Paris, Secrétaire de l'Association Internationale de la Marine, Paris.

William GOW, Assureur, Liverpool.

L. HELDRING, Directeur de la « Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij », Amsterdam.

Sir John GRAY HILL, Ancien Président de la Law Society, Liverpool.

A. HINDENBURG, Président de l'Association Danoise de Droit Maritime, Copenhague.

Sir Alfred JONES, K. C. M. G., Armateur, Liverpool.

Axel JOHNSON, Armateur, Stockholm.

Lord William R. KENNEDY, Juge à la Haute Cour, Londres.

Rempei KONDO, Président de la Compagnie de Navigation Nippon Yusen Kaisha, Tokio.

Johs KOTHE, Directeur de la Deutsche Levante Linie, Hamburg.

Masayohi KOTO, Vice-Président de la Compagnie Nippon Yusen Kaisha, Tokio.

André LEBON, Président des Messageries Maritimes, Président du Comité Central des Armateurs de France, Paris.

Charles LE JEUNE, Vice-Président du Comité Maritime International, de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime et de l'International Law Association, Anvers.

B. C. J. LODER, Avocat, Rotterdam.

Ch. LYON-CAEN, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, Membre de l'Institut de France, Paris.

Ch. Mc ARTHUR, Membre du Parlement, Ancien Président de la Chambre de Commerce, Liverpool.

O. MARAIS, ancien Bâtonnier de l'Ordre des Avocats à la Cour de Rouen.

A. MARGHIERI, Avocat, Professeur à l'Uuiversité, Député, Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Naples.

F. DE MARTENS, Professeur à l'Université de Saint-Pétersbourg.

MM. le Président MARTIN, du Tribunal Supérieur Hanséatique, Hambourg.

Dr MARTINOLICH, Avocat, Secrétaire de l'Association Autrichienne de Droit Maritime, Trieste.

N. MATSUNAMI, Professeur à l'Université de Tokio.

Thos. R. MILLER, Directeur de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association, Londres.

le Duc MIRELLI, Conseiller à la Cour d'Appel, Naples.

J. Stanley, MITCALFE, Secrétaire consultant de la North of England Steamship-Owners Association, Newcastle-on-Tyne.

Dr François NAGY, Professeur à l'Université, Député, Conseiller royal de la Cour, Buda-Pest.

Colonel J. OVTCHINNIKOFF de la Marine Impériale de Russie, St-Pétersbourg.

Douglas OWEN, Ancien Président de l'Association des Dispacheurs de Grande-Bretagne, Secrétaire de l'alliance Marine Insurance Co, Londres.

Edm. PICARD, Ancien Bâtonier de l'Ordre des Avocats à la Cour de Cassation, Sénateur, Professeur à l'Institut des Hautes-Études, Bruxelles.

Sir Wm PICKFORD, Juge à la Haute Cour, Londres.

Hon. Sir Walter PHILLIMORE, un des Juges du Banc du Roi, Londres.

Dr Oscar PLATOU, Professeur à l'Université, Président de l'Association norvégienne de Droit Maritime, Christiania.

A. PLATE, Armateur, Président de la Chambre de Commerce, Rotterdam.

Ant. POULSSON, Assureur, Christiania.

Honorio PUEYRREDON, professeur à la Faculté de Droit de Buenos-Aires.

E. N. RAHUSEN, Avocat, Sénateur, Amsterdam.

Harrington PUTNAM, Avocat, New-York.

Dr Aug. SCHENKER, Armateur, Vienne.

Leslie F. SCOTT, Barrister-at-Law, Londres.

L. SENIGALLIA, Avocat, Directeur de la Revue de Droit Maritime Italienne, Naples.

MM. Dr F. SIEVEKING, Président de la Haute Cour Hanséatique, Hambourg.

Dr Alfred SIEVEKING, Avocat, Hamburg.

Germain SPÉE, Avocat, Ancien Greffier en chef du Tribunal de Commerce d'Anvers.

C. STUBBS, L, L. D., Avocat au Barreau de Londres.

Dr RUSS, Membre du Parlement, Vienne.

le Baron DE TAUBE, Conseiller au Ministère des Affaires Étrangères, Saint-Pétersbourg.

Otto THORESEN, Armateurr Christiania.

R. ULRICH, Secrétaire général de l'Internationaler Transportversicherungsverband et du Germanischer Lloyd, Berlin.

K. USHIDA, Directeur au Ministère des Communications, Tokio.

René VERNEAUX, Chef du Contentieux à la Compagnie des Messageries Maritimes, Secrétaire général de l'Association française de Droit Maritime, Paris.

Dr Antonio VIO, Avocat, Fiume.

M. WIEGANDT, Directeur général du Norddeutscher Lloyd, Brême.

Estanislao S. ZEBALLOS, Ministre des Affaires Étrangères, Buenos-Aires.

Associations Nationales

ALLEMAGNE

Deutscher Verein für Internationales Seerecht.

Président : Dr F. Sieveking, Président de la Haute Cour Hanséatique, Hambourg.
Secrétaire : Dr Alf. Sieveking, Hambourg.

ANGLETERRE

Maritime Law Committee of the International Law Association

Président : Lord Alverstone, Lord Chief Justice of England, Londres.
Secrétaire : Dr Ch. Stubbs, Avocat, Londres.

AUTRICHE

Association autrichienne de Droit Maritime.

Président : Son Exc. Kindinger, ancien Ministre, Président de la Cour d'Appel, Trieste.
Secrétaires : Dr G. Martinolich, Avocat, Trieste.
Dr E. Richetti, Avocat, Trieste.

BELGIQUE

Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime.

Président : M. A. Beernaert, Ministre d'État, Bruxelles.
Vice-Président : M. Charles Le Jeune, Courtier d'assurances et Dispacheur, Anvers.
Secrétaire : Louis Franck, Avocat, Anvers.

DANEMARK

Association Danoise de Droit Maritime.

Président : A. HINDENBURG, Avocat à la Cour Suprême, Copenhague.

ÉTATS-UNIS

Maritime Law of the United States.

Président : Hon. ADDISON BROWN, New-York.
Secrétaire : EDWARD G. BENEDICT, New-York.

FRANCE

Association Française de Droit Maritime.

Président : CHARLES LYON-CAEN, Paris.
Vice-président : M. PAUL GOVARE, avocat, Paris.
Secrétaire : RÉNÉ VERNEAUX, chef du Contentieux à la Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.

HOLLANDE

Comité de Droit Maritime des Pays-Bas.

Président : E. N. RAHUSEN, Membre du Sénat, Amsterdam.
Secrétaire : C. D. ASSER Jr, Avocat, Amsterdam.

HONGRIE

Association Hongroise de Droit Maritime International.

Président : Comte ALBERT APPONYI, Conseiller intime actuel de Sa Majesté Imp. & Roy. Apost., Député, Budapest.
Directeur : N. COLOMAN DE FEST, Conseiller Ministériel, Vice-Président du Gouvernement royal maritime, Fiume.
Secrétaires : Baron FRÉDERIC DE WIMMERSPERG, Secrétaire au Ministère Hongrois de Commerce, Buda-Pest.
MARIUS SMOQUINA, Vice-secrétaire ministériel attaché au Gouvernement politique, Fiume.

ITALIE

Association Italienne de Droit Maritime.

Président : A. MARGHIERI, Professeur à l'Université de Naples, Naples.

JAPON

Association Japonaise de Droit Maritime.

Président : Prince KONOYE, Président de la Chambre Haute, Tokio.
Secrétaire : K. USHIDA, directeur au Ministère des Communications, Tokio.

NORVÈGE

Association Norvégienne de Droit Maritime.

Président : Dr OSCAR PLATOU, Professeur à l'Université, Christiania.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Association Argentine de Droit Maritime

Président : M. Estanislas S. ZEBALLOS, Ministre des Affaires Étrangères, Buenos-Aires.
Vice-président : M. Pedro CHRISTOPHERSEN, président du Centre national de Navigation transatlantique, Buenos-Aires.
Secrétaire : M. Mario BELGRANO, Buenos-Aires.
Trésorier : M. Pedro MIHANOVICH, Armateur, Buenos-Aires.

RUSSIE

Société Russe de Droit Maritime

Président : M. ROUKHLOFF, conseiller privé, membre du Conseil d'État, St-Pétersbourg.

Vice-président : M. KARNICKY, Sénateur, président de la Commission érigée pour élaborer le projet du Code de Commerce maritime, St-Pétersbourg.
Secrétaire : M. V. GREWS, notaire, St-Pétersbourg.

SUÈDE

Association Suédoise pour le Droit Maritime International.

Président : M. N...
Secrétaire : ELIEL LÖFGREN, Avocat, Stockholm.

Les résolutions suivantes ont été prises par la Conférence de Liverpool (juin 1905) :

1. — Avant-Projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

RÉSOLUTION

« La Conférence, approuvant les principes formulés dans » l'avant-projet de traité sur la Limitation de la Responsa- » bilité des Propriétaires de Navires tel qu'il a été modifié » par les Résolutions prises à cette conférence, prie le » Bureau Permanent de désigner une Commission

» *a*) pour revoir les détails de l'avant-projet, en vue » d'appliquer les principes approuvés par la Conférence ;

» *b*) pour considérer les questions tant de principe que » d'application que soulèvent le paragraphe *c* de l'art. 1 » et la clause additionnelle *d* proposée par un amendement » de M. Acland ainsi que pour préciser plus nettement » les mots « fret » et « fret net » ;

» *c*) pour en faire rapport, le plus rapidement possible, » au Bureau Permanent. »

(*Le Bureau Permanent a désigné pour cette commission les mêmes membres que ceux nommés par la Conférence pour l'examen de l'avant-projet sur les Hypothèques et les Privilèges maritimes*).

2. — Avant-projet de traité sur les Hypothèques et Privilèges Maritimes

« La Conférence, considérant, en présence des discussions et des propositions hautement intéressantes produites à cette réunion, qu'il y a toute probabilité que l'on pourra parvenir à concilier les divergences d'opinions encore subsistant, considérant en outre que la forme et le texte de l'avant-projet tel qu'il est conçu à présent, pourraient être utilement revisés, prie le Bureau Permanent d'en référer à nouveau à la Commission déjà nommée en ajoutant aux membres de cette commission les noms de MM. Morel Spiers, Le Jeune, Leslie Scott, William Gow et James Simpson. »

La Commission sera donc composée de :

MM. R. B. D. Acland (Londres) ; C. D. Asser jr. (Amsterdam) ; M. F. C. Autran (Paris); Fr. Berlingieri (Gênes); T. G. Carver (Londres); Louis Franck (Anvers) ; Henri Fromageot (Paris) ; William Gow (Liverpool) ; Léon Hennebicq (Bruxelles) ; Ch. Le Jeune (Anvers) ; Ch. Lyon-Caen (Paris); Prof. Dr. A. Marghieri (Naples); B. Morel-Spiers (Dunkerque) ; Dr. Alfred Sieveking (Hambourg) ; Leslie Scott (Liverpool); James Simpson (Liverpool) ; René Verneaux (Paris); Dr. Antonio Vio (Fiume).

TEXTE DES AVANT-PROJETS
de la Commission spéciale réunie à Paris les 4 et 5 juin 1906.

(Adoptés sous réserve d'une seconde réunion éventuelle de la Commission.)

Avant-projet de traité sur la responsabilité des propriétaires de navires (*)

ARTICLE 1.

Les droits et responsabilités des parties intéressées seront réglés suivant les dispositions de la présente convention :

a) lorsque les navires en litige seront ressortissants aux Etats contractants ;

b) dans tous les cas où la loi nationale aura rendu applicables les dispositions de la présente convention.

* L'avant projet de Liverpool était conçu comme suit :

ARTICLE 1. — Au cas où un dommage ou une perte est

1° occasionné à des biens, marchandises ou tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord du navire, ou

2° occasionné, par suite de navigation fautive de ce navire, à un autre navire, ou à des biens, marchandises ou autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord d'un autre navire, de même que

3° aux digues, quais ou autres objets fixes, ainsi que pour le relèvement d'épaves,

la responsabilité du propriétaire est limitée, pour chaque voyage :

ART. 2.

Le propriétaire du navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire, le fret et les accessoires du navire afférents au voyage, des dommages ou pertes occasionnés par les faits du Capitaine, de l'équipage, ou de toute autre personne assistant le Capitaine dans le service du navire,

1° aux biens, marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord du navire;

2° à un autre navire, aux biens, marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord d'un autre navire;

3° aux digues, quais ou autres objets fixes.

---

a au navire ou à sa valeur, à la fin du voyage. au choix du propriétaire;

b) au fret net du voyage jusqu'à sa fin;

c aux indemnités dues au propriétaire pour les faits d'avarie commune, d'abordage, ou autres dommages subis par le navire pendant le voyage, sous déduction des dépenses faites pour mettre le navire en état d'accomplir le voyage.

Le droit des créanciers ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

Le fret net s'entend du fret brut et du prix de passage même payés d'avance, déduction faite des charges qui leur sont propres.

Le voyage sera réputé fini après débarquement final des marchandises et des passagers se trouvant à bord du navire et renseignés aux manifestes, au moment où l'obligation est née, et en cas d'obligations successives, après débarquement final de l'ensemble des marchandises et des passagers se trouvant à bord, au moment tant de l'un que de l'autre événement.

Si le navire ne porte ni marchandises, ni passagers, le voyage sera réputé fini au premier port où il abordera. ou au port même où il se trouve.

ART. 2. — Si le propriétaire opte pour l'abandon en nature et ne l'effectue que postérieurement à la fin du voyage, il n'est libéré que jusqu'à concurrence de la valeur du navire au moment de l'abandon

ART. 3.

Le fret visé à l'art. 2 est le loyer ou le fret revenant au propriétaire de navire sans déduction, qu'il s'agisse de fret ou de loyer payé d'avance, de fret ou de loyer encore dû ou de fret ou de loyer acquis à tout événement.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Les accessoires visés à l'art. 2 sont :

1° Les indemnités dues au propriétaire de navire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire et non réparés ;

---

et il reste tenu de la différence entre cette valeur et celle qu'avait le navire à la fin du voyage.

ART. 3. — Dans le cas prévu à l'art. 2 et en prévision du cas où le propriétaire opterait, en ce qui concerne le navire, pour le payement de sa valeur à la fin du voyage. l'évaluation pourra à tout moment, après la fin du voyage, être fixée contradictoirement à la demande de la partie la plus diligente.

ART. 4. — Le propriétaire a la faculté de substituer aux modes de libération prévus à l'art. 1, le payement d'une indemnité limitée pour chaque voyage à £ 8 par tonne de jauge brute de son navire.

ART. 5. — S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise. le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

ART. 6. — La limitation de responsabilité déterminée par les articles qui précèdent, ne peut être invoquée en cas de faute personnelle du propriétaire. Elle n'est pas admise pour les gages du capitaine et de l'équipage.

ART. 7. — Lorsque, d'après les législations applicables, la limitation de la responsabilité pour les dommages aux biens est différente de celle pour les lésions corporelles. le présent traité n'aura d'effet qu'en ce qui concerne les dommages aux biens .

2° les indemnités dues pour réparation de dommages quelconques subis par le navire ;

3° les sommes revenant au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage.

Ne sont pas considérés comme des accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

ART. 4.

S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

ART. 5.

Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage, ou le montant de son prix en cas de vente par autorité de justice.

ART. 6.

Dans tous les cas, le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires visés à l'art. 2, par le montant d'une indemnité limitée, pour chaque voyage, à 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire ou à une somme équivalente.

ART. 7.

Le voyage sera réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née.

Les risques de tout nouveau voyage sont pour compte du propriétaire, sans qu'ils puissent diminuer le gage déterminé par les articles précédents.

ART. 8.

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit des créanciers de saisir le navire dans un port d'escale, même avant la fin du voyage. La caution donnée pour obtenir mainlevée ne sera pas affectée par les événements ultérieurs.

ART. 9.

Les dispositions précédentes s'appliquent aux responsabilités relatives à l'obligation d'enlever l'épave du navire, qu'il y ait ou non faute du Capitaine.

Elles ne s'appliquent pas aux responsabilités dérivant des fautes personnelles du propriétaire.

Avant-projet de traité sur les Hypothèques et les Privilèges Maritimes (*

ARTICLE 1.

Les hypothèques, mortgages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans leur pays d'origine seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.

ART. 2.

Les droits mentionnés dans l'article précédant sont primés par les privilèges.

ART. 3.

Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée (vide art. 2 et 3 du traité sur la responsabilité des propriétaires de navires) :

1° les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ;

(*) L'avant-projet de Liverpool était conçu comme suit :

ARTICLE 1. — Les hypothèques, mortgages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans chacun des pays contractants, seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans leur pays d'origine, sauf ce qui sera dit ci-après pour les privilèges.

ART. 2. — Les hypothèques maritimes et autres droits similaires sont primés par les privilèges.

2° les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de 6 mois ;

3° les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

4° les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

Art. 3. — Sont privilégiés sur les navires :

1° les créances du chef de frais de justice, taxes et impôts publics, des frais de garde et de conservation.

2° Les indemnités dues pour sauvetage, pilotage, remorquage et avarie commune pendant le dernier voyage.

3° Les gages du capitaine et de l'équipage, depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de 12 mois.

4° Les créances du chef de dommages causés par abordage.

5° Les débours du capitaine, les avances lui faites pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, le prêt à la grosse, les dommages-intérêts pour avaries et manquants, les créances pour réparations, fournitures, victuailles, équipement, main-d'œuvre pour autant seulement que ces créances soient nées et exercées au port où le navire se trouve, ou dans les ports du même pays où il fait escale pendant le même voyage.

Art. 4. — Le privilège accordé par l'article précédent ne subsiste que si la créance dont s'agit est justifiée dans les formes requises, soit par la loi du pays où elle est née, soit par la loi nationale du navire, et satisfait aux conditions imposées par l'une ou l'autre de ces lois pour le maintien du privilège.

Art. 5. — Dans le cas où le privilège n'est pas restreint aux créances nées pendant le dernier voyage, l'ordre des privilèges est en sens inverse de la date des voyages.

Pour un même voyage, le rang se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc.

Art. 6. — Le caractère privilégié de toute créance se prescrit par un an.

Les lois nationales règlent l'effet du transfert de la propriété du navire en ce qui concerne les privilèges et hypothèques.

ART. 4.

Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cette article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; celles-ci viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

ART. 5.

Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir.

ART. 6.

Le privilège sur le fret ne subsiste qu'autant qu'il n'est pas encaissé par le propriétaire personnellement.

Examen des Principales Résolutions

Avant d'entrer dans le résumé des discussions, il a paru utile de passer en revue les principales résolutions auxquelles la Commission s'est arrêtée.

I. — Responsabilité des Propriétaires de Navires

Réalité des actions.

L'action contre les propriétaires de navires, telle qu'elle est comprise dans le projet, s'inspire de l'idée dominante que la responsabilité du propriétaire de navire est de nature particulière, qu'elle s'attache et se limite à la chose, la *res*, que c'est le navire qui est responsable plutôt que la personne, laquelle n'est plus tenue sur tout son patrimoine que dans certains cas. (Art. 774 du Code de Commerce allemand.)

Le texte adopté comprend les suites des fautes contractuelles ou aquiliennes, amenant un dommage aux biens, quels que soient les liens de droit qui unissent les parties. Mais ce n'est là qu'un premier pas. L'article suivant, qui a été le centre des discussions, porte sur les limites de cette responsabilité dans le temps.

De la notion du « voyage » (Art. III.)

Une des préoccupations dominant les travaux antérieurs du Comité Maritime International sur ce point, semble

avoir été de régler la responsabilité de l'armement par voyage. Il s'agissait maintenant de préciser ce qu'il fallait entendre par voyage.

Rappelons les rétroactes. La Commission d'Anvers, réunie en septembre 1903, arrêta un avant-projet de traité qui disait : « Le voyage sera réputé fini, après le débarquement final des marchandises et des passagers se trouvant à bord du navire et renseignés aux manifestes, au moment où l'obligation est née, et en cas d'obligations successives, après débarquement final de l'ensemble des marchandises et des passagers se trouvant à bord, au moment tant de l'un que de l'autre événement. Si le navire ne porte ni marchandises, ni passagers, le voyage sera réputé fini au premier port où il abordera, ou au port même où il se trouve ».

Cet avant-projet fut soumis aux associations nationales. Parmi les réponses qui furent faites, il faut signaler le remarquable travail du Président de l'Association française, M. DE VALROGER, paru dans les documents annexés au compte-rendu de la Conférence d'Amsterdam. On ne peut mieux faire que de reprendre ici les termes mêmes de ce travail : « L'art. 3 fixe le taux de 8 livres pour *chaque* » *voyage*. D'après le droit anglais, comme nous l'avons » déjà dit, la responsabilité est tarifée pour *chaque accident* » *distinct*. Le projet de la Commission d'Anvers atténue » donc sensiblement la responsabilité aujourd'hui admise » en Angleterre.

« Mais à quel moment devra-t-on considérer l'état du » navire et sa valeur ? A cet égard, la conception la plus » simple qui se présente d'abord à l'esprit est celle-ci : » l'abandon est une cession de biens partielle. Il doit » donc se régler en ce qui concerne le navire et le fret eu » égard à leur valeur au *moment de l'abandon*. On n'a pas » à rechercher l'origine de la créance, à savoir à quel

» voyage elle se rattache. Mais cette idée simple n'a pas
» prévalu. On s'est attaché à une idée beaucoup plus
» compliquée, à l'idée d'une sorte de commandite spéciale
» qui serait affectée, pour chaque voyage, aux créanciers
» de ce voyage. C'est cette idée, empruntée au Code de
» commerce allemand qui sert de base au projet proposé
» par la commission d'Anvers. Dans le même ordre
» d'idées, pour l'évaluation du navire, diverses dates ont
« été proposées.

» *1er Système*. Il faut considérer l'état du navire ou sa
» valeur au départ ou avant l'accident. C'est l'idée qui
» sert de base au droit anglais.

» *2e Système*. Etat du navire après l'accident. Ainsi en
» cas d'abordage on prendra l'état du navire immédiate-
» ment après l'abordage. C'est le système qui a été adopté
» en 1898 par l'Association française, sur la proposition
» de M. AUTRAN. (*Revue int. Dr. Mar.*, XII, 625, 734,
» XIX, 132 et suiv.)

» *3e Système*. Le navire devra être estimé d'après son
» état à la fin du voyage. (Lyon-Caen et Renault, *Droit*
» *Mar.* n° 24.)

» C'est cette dernière solution qui a été adoptée par la
» commission d'Anvers. Le projet prend pour base la
» valeur du navire à la fin du voyage auquel se rattache
» la créance. Chaque voyage, forme ainsi une entreprise
» particulière qui a son actif et son passif : c'est à la fin
» du voyage que se règlent en général les droits des
» créanciers, et c'est à ce moment qu'ils doivent se
» déterminer. »

A la conférence d'Amsterdam, la discussion ne porta pas sur ce point, et ce ne fut qu'à Liverpool que la ques- vint à la tribune. M. ELMSLIE y porta en effet le point de vue anglais et il parut si sérieux que la commission de

Paris fut saisie de cette question par un amendement particulier dû à M. ACLAND qui vint le défendre. (*)

La commission, d'accord avec les membres anglais, s'est arrêtée à une transaction amenant en pratique, pour les Anglais un résultat se rapprochant de celui de leur législation actuelle. Le procédé de conciliation se trouve dans le droit de saisir le navire même avant la fin du voyage et de réclamer caution pour libérer le navire saisi.

Du moment que la caution donnée par le propriétaire de navire sortait de sa fortune de mer et que les continentaux faisaient cette concession au droit anglais, la fortune de mer demeurait intacte pour le surplus de l'aventure maritime et le gage des créanciers se trouvait accrû.

Quant à l'armateur, comme il dépendait de son libre choix de donner caution ou non, c'est son intérêt qui lui fera choisir entre le système anglais d'antan, où le navire ou sa valeur sont l'objet d'une consignation, et le système de la commission qui amène la fin du voyage par la saisie Dans le premier cas, le voyage continue, mais la fortune de mer du navire est telle qu'elle était avant l'accident cautionné. Dans le second, l'escale où on a saisi sans caution, devient le port final du voyage. Quelle que soit la solution, le port final où l'on règle la liquidation de la fortune de mer, voit ainsi un gage intact, malgré les accidents qui ont pu se produire.

Cette solution semble simple, pratique et de nature à être adoptée sans difficultés. Il en est de même de la généralisation de l'art. 774 du Code allemand, au cas où un propriétaire fait voyager à nouveau un navire sans le mettre suffisamment en état. Il engage alors sa responsabilité sur sa fortune de terre. Cette solution tend d'ailleurs à triompher en jurisprudence sous l'empire même du

(*) Voyez les débats de l'art. 3 au premier avant projet

droit d'abandon : un arrêt récent de la Cour de Cassation de Belgique y conduit directement.

Les accessoires du navire.

Avec l'art. 4, nous examinons la question des accessoires du navire et tout d'abord du sens à donner au mot « Fret ». Le projet de la Commission d'Anvers essayait de restreindre le gage au fret net en disant : « Le fret net s'entend du fret brut et du prix de passage, même payé d'avance, déduction faite des charges qui lui sont propres ». On a justement fait remarquer lors des débats, que ce décompte ne pouvait pratiquement se faire sans recourir à des calculs complexes, et que ce système avait été abandonné dans les Codes allemands et scandinaves (*).

Quant à l'étendue du mot « fret », nous avons vu que le fret visé était celui de la charte-partie, et non celui des connaissements. On n'a pas soulevé la question de savoir si les frets acquis faisaient partie du gage, qu'ils correspondissent ou non à l'exécution du transport convenu. On s'est borné à dire de la manière la plus générale, qu'il n'y avait aucune distinction à faire.

C'est un désir de précision du même ordre qui a amené la Commission à ne faire entrer la contribution d'avarie commune dans le gage, que dans la mesure où elle couvre des dommages non réparés.

On a écarté l'indemnité d'assurance et les primes payées à la navigation. Dans son système, elles n'entrent pas dans la fortune de mer exposée.

Si l'indemnité d'assurance est exclue, on a admis la contribution d'avarie commune et l'indemnité d'assistance. Rappelons les rétroactes de la question en ce qui con-

(*) Rapport de M. DE VALROGER, déjà cité, p. 65.

cerne l'indemnité d'assistance. La thèse adoptée par la Commission disait :

1° qu'il est des navires consacrés exclusivement à l'industrie de l'assistance et du sauvetage et qu'assurément il est légitime que les indemnités relatives à cet objet soient comprises dans l'abandon puisqu'elles constituent le seul produit de ce genre de navires ;

2° que l'assistance expose souvent le navire à des périls et des dommages : qu'il est donc juste que la contre-valeur de cette dépréciation ou de ce risque soit abandonnée avec le navire ;

3° que l'assistance a pris de plus en plus le caractère d'une opération commerciale : que s'il est légitime de réserver au capitaine et à l'équipage leur part de récompense il n'y a aucune raison pour que le propriétaire qui n'est pas intervenu personnellement, puisse distinguer entre les différents revenus produits par le navire, abandonner le fret et garder l'indemnité d'assistance.

Tels sont les points principaux qui méritaient, nous a-t-il semblé, d'être repris et sur lesquels l'attention des délibérations futures du Comité Maritime International est désormais attirée par la Commission de Paris.

II. — **Privilèges, Hypothèques**

Il est bon de faire remarquer préalablement la connexité entre les deux projets.

Au fond des deux projets, sur la Limitation de la responsabilité du propriétaire de navires et sur les Hypothèques et privilèges, il y a cette base à la fois juridique et pratique que la notion commune aux deux situations est celle de la fortune de mer. Selon l'idée qu'on se fait de

la fortune de mer, on aboutit à des conclusions toutes différentes.

Il y a, à cet égard, trois opinions possibles. La première qui envisage l'armement comme une société de commerce qui a un actif et un passif et dont il faut dresser le bilan. Elle entend par fortune de mer toutes les ressources qui parviennent à l'*universitas juris* qu'est au fond tout armement, peu importe leur source contactuelle ou non. L'universalité des biens de l'armement est ici le gage de ses créanciers, et il s'agit de rattacher à la fortune de mer toutes les recettes quelconques dont le navire est l'instrument. Le gage des créanciers de mer y est considérablement agrandi. L'intervention de la fortune de terre y est relativement réduite. Le congrès de Gênes de 1892 s'est prononcé dans ce sens en créant une personnalité du navire, soumise à des liquidations périodiques. Cette opinion est radicale.

La seconde l'est tout autant, en sens contraire. Elle estime que les créanciers ne peuvent avoir pour gage de mer que le navire, à la fin du voyage avec en sus le fret, son produit normal, dans la mesure où il correspond à un bénéfice. Cette notion, on le voit, dépend du voyage, comme la précédente dépend de la personnification du navire.

La troisième est mixte. Elle est dominée par l'idée que tout ce qui accroît au navire pendant sa navigation, est un accessoire de celui-ci, — non pas même à titre de bénéfice final ou net, mais à titre de recette brute. Il s'agit de déterminer ici ce qui est fruit du navire ou accroissement à son patrimoine et ce qui se rattache à des contrats passés à terre par l'armateur pour couvrir sa responsabilité. Ainsi l'assurance rentre dans la fortune de terre : c'est un contrat passé par l'armateur pour couvrir les aléas que représente sa fortune de mer vis-à-vis de son patri-

moine terrestre. D'autre part si le navire est arrêté en cours de route, le gage de mer se compose pour les créanciers maritimes de tout ce qu'il a encaissé du chef de sa navigation, notamment l'indemnité d'assistance. C'est pour ce système mixte que la Commission s'est prononcée.

Dans le développement de ce système, elle a adopté une règle essentielle : celle de réduire au minimum les privilèges afin de réaliser le maximum de garantie en matière d'hypothèque maritime. Il s'agit d'une part de débarrasser l'aventure de charges fixes, notamment de celles pour lesquelles un créancier diligent peut recourir à l'hypothèque et encore de celles qui à raison des facilités de communication ont cessé de représenter une utilité réelle, tel le privilège du pret à la grosse. Il s'agit d'autre part de donner aux créanciers hypothécaires ainsi débarrassés de priorités occultes et gênantes, un gage composé non seulement du navire mais d'accessoires enrichissant le gage autant que possible et donnant ainsi au crédit maritime une base solide.

C'est en ce sens que s'est prononcée la commission de Paris. C'est l'opinion moyenne, celle qui, juste ou non en théorie, offre le maximum de chances pour une transaction internationale.

Résumé des Discussions

La Conférence du Comité Maritime International, tenue à Liverpool du 14 au 17 juin 1905, avait à examiner deux avant-projets de traité : l'un relatif à la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires, l'autre ayant trait aux Hypothèques et Privilèges maritimes.

Quant au premier, la Conférence de Liverpool se mit d'accord sur un texte que nous reproduisons en note à la page 7 ; mais avant de se prononcer définitivement, elle jugea nécessaire de soumettre ce projet à un nouvel examen par une Commission spéciale.

En ce qui concerne l'avant-projet sur les Hypothèques et Privilèges Maritimes, la Conférence ne prit pas de résolution spéciale, mais résolut de le déférer à l'examen d'une Commission, qui tiendrait compte des vœux exprimés sur divers points par la Conférence.

Conformément à ces résolutions de la réunion de Liverpool, une Commission siégea à Paris les 4 et 5 juin 1906.

On trouvera la composition de cette Commission à la page 6 du présent rapport.

La présidence fut offerte à M. F. C. AUTRAN, président de l'Association française de Droit Maritime.

A la suite des débats et des résolutions de Liverpool,

l'Association française avait rédigé un avant-projet revisé, qui a servi de base à la discussion par la Commission (*).

(*) L'avant-projet, préparé par l'Association française, est conçu comme suit :

Article 1. — Les droits et responsabilités des parties intéressées seront réglés suivant les dispositions de la présente convention :

a) lorsque les navires en litige seront ressortissants aux Etats contractants ;

b) dans tous les cas où la loi nationale aura rendu applicables les dispositions de la présente convention.

Art. 2. — Le propriétaire du navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire et ses accessoires afférents au voyage, des dommages ou pertes occasionnés par les faits du Capitaine, de l'équipage, ou de toute autre personne assistant le Capitaine dans le service du navire :

1° aux biens, marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord du navire ;

2° à un autre navire, aux biens, marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord d'un autre navire ;

3° aux digues, quais ou autres objets fixes.

Art. 3. — Pour l'application de la disposition précédente, le voyage sera réputé fini après débarquement final des marchandises et des passagers se trouvant à bord du navire et renseignés aux manifestes, au moment où l'obligation est née, et, en cas d'obligations successives, après débarquement final de l'ensemble des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment tant de l'un que de l'autre événement.

Si le navire ne porte ni marchandises ni passagers, le voyage sera réputé fini au premier port où il abordera ou au port même où il se trouve.

Art. 4. — Les accessoires visés à l'art. 2 comprennent :

1° le montant du fret et des prix de passage, sous déduction de.....

3° les sommes dues ou payées pour contribution d'avarie commune, pour prix d'assistance ou de sauvetage, ou pour réparations de dommages quelconques.

Les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurances ne sont pas considérées comme des accessoires du navire.

Avant-Projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

L'article 1 du projet français portait :

Les droits et responsabilités des parties intéressées seront réglés suivant les dispositions de la présente convention :

a) lorsque les navires en litige seront ressortissants aux États contractants ;

b) dans tous les cas où la loi nationale aura rendu applicables les dispositions de la présente convention.

Cet article ne se trouve pas dans la version du traité adoptée par la Conférence de Liverpool. Son introduction

---

Art. 5. — Le propriétaire du navire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage, ou le montant de son prix d'adjudication en cas de vente forcée antérieure à la terminaison du voyage.

Art. 6. — Dans tous les cas, le propriétaire a la faculté de libérer le navire et ses accessoires par le payement d'une indemnité, limitée pour chaque voyage, à 8 livres par tonne de jauge brute de son navire.

Art. 7. — Les dispositions qui précèdent s'appliquent aux responsabilités relatives à l'obligation d'enlever l'épave du navire, en cas d'échouement.

Elles ne s'appliquent pas aux responsabilités dérivant des fautes personnelles du propriétaire.

Elles ne s'appliquent pas à l'obligation de payer les salaires du Capitaine et de l'équipage, laquelle est personnelle au propriétaire.

Art. 8. — Si des sommes sont prélevées sur le montant du navire et du fret par des créanciers privilégiés et hypothécaires du propriétaire du navire du chef de ses dettes personnelles, celui-ci a l'obligation personnelle de tenir compte de ces sommes aux créanciers qui n'ont pour gage que le navire et ses accessoires dans les conditions déterminées ci-dessus.

se justifie par les divergences d'opinions qui se sont faits jour depuis lors à la Conférence diplomatique de Bruxelles.

Les dispositions tendant à unifier le Droit maritime pourraient entrer en vigueur par le fait que les différents États s'engagent, par convention, à observer ces traités vis-à-vis de tous ressortissants aux États contractants. On introduirait ainsi le droit conventionnel. Deux arguments sont mis en avant en faveur de cette idée.

Tout d'abord, cette solution permettrait d'obtenir une application uniforme des dispositions des avant-projets au moyen de la réciprocité.

En second lieu, dans plusieurs pays. il serait beaucoup plus aisé d'introduire ces dispositions de cette façon que s'il fallait se résoudre à modifier les législations de ces Etats conformément à l'avant-projet de traité. Il est vrai qu'en procédant ainsi, les dispositions de l'avant-projet ne seraient pas applicables là où il s'agit de deux ressortissants à un même tribunal national, puisque pour ceux-ci, ce serait la loi nationale et non le droit conventionnel auquel on aurait recours. Une autre objection, qui se présente tout naturellement, c'est qu'en ce cas, le contexte de l'article 1 serait inexact, puisqu'il porte que la responsabilité de l'armateur serait réglée suivant les dispositions de la convention pour *toutes* marchandises ou *toutes* personnes se trouvant à bord, soit du navire abordeur, soit du navire abordé : une exception doit évidemment être faite pour le cas où les deux parties appartiennent à une même nation, puisque leur loi nationale leur serait applicable en pareille hypothèse.

La Commission a préféré ne pas s'appesantir sur ce point, estimant que la Conférence diplomatique est mieux qualifiée pour résoudre cette question. On a donc adopté provisoirement la version de l'article 1, rédigée à dessein par l'Association française pour qu'il puisse

s'adapter aussi bien au système des conventions d'Etat à Etat, qu'à une entente entre tous les Pays à la fois, et on a laissé au Bureau Permanent le soin de chercher une rédaction en harmonie avec les décisions prises et à prendre par les Puissances.

Par le fait même que le Bureau Permanent aura à libeller l'article 1, il n'y a plus lieu de tenir compte de certains doutes mis en avant sur ce que cet article se rapporte uniquement à la responsabilité d'un navire vis-à-vis de l'autre navire, mais non pas à la responsabilité vis-à-vis du chargement et des personnes à bord.

L'article 2 du projet français était conçu comme suit :

Le propriétaire du navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire et ses accessoires afférents au voyage, des dommages ou pertes occasionnés par les faits du Capitaine, de l'équipage, ou de toute autre personne assistant le Capitaine dans le service du navire

1° aux biens, marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord du navire ;

2° à un autre navire, aux biens, marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient se trouvant à bord d'un autre navire ;

3° aux digues, quais ou autres objets fixes.

Abstraction faite de quelques modifications encore à effectuer, cet article 2, avec les articles 3 et 4, couvre tout ce que contient l'article 1 du projet de Liverpool. La modification apportée à l'article 2 n'est que de pure forme, puisque le système allemand de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire est adopté comme base de tout l'avant-projet, et que les articles 5 et 6 accordent au propriétaire la faculté de se libérer de cette responsabilité par le payement de la contrevaleur en argent.

Les mots « faits du capitaine et de l'équipage » ne

comprennent pas seulement les fautes nautiques, mais également tous actes quelconques pouvant entraîner une responsabilité pour le propriétaire. L'article est donc conforme au projet de Liverpool.

Comme dans plusieurs pays, notamment en Italie, le fret n'est pas considéré comme un accessoire du navire, on a ajouté, pour plus de clarté, les mots « sur le navire, le fret et les accessoires du navire » ; mais pour le reste, l'article 2 a été entièrement approuvé.

Quant à l'objection déjà produite à l'article 1, que l'on pourrait interpréter erronément l'article 2, elle tombe, puisqu'on a laissé au Bureau permanent le soin de rédiger la partie de l'article 1 ayant trait à l'application des dispositions du projet.

L'article 3 du projet français était conçu comme suit :

Pour l'application de la disposition précédente, le voyage sera réputé fini après débarquement final des marchandises et des passagers se trouvant à bord du navire et renseignés aux manifestes, au moment où l'obligation est née, et, en ces d'obligations successives, après débarquement final de l'ensemble des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment tant de l'un que de l'autre évènement.

Si le navire ne porte ni marchandises ni passagers, le voyage sera réputé fini au premier port où il abordera ou au port même où il se trouve.

Cet article correspond aux deux derniers paragraphes de l'article 1 du projet de Liverpool.

Il a semblé que cette définition d'un voyage était avant tout trop longue et pouvait laisser place à trop de doutes. La Commission a donc pensé devoir laisser de côté le cas d'obligations successives (2me partie du § Ier), ainsi que le cas d'un voyage sur lest, et de se limiter à la 1re partie du

§ Ier. La définition du voyage est donc actuellement la suivante :

« Le voyage sera réputé fini après débarquement complet » des marchandises et des passagers se trouvant à bord au » moment où l'obligation est née. »

Pour des raisons de forme, cette phrase est devenue le § Ier du nouvel article 7.

On n'a nullement modifié par là le sens de la définition primitive. Mais la question pourrait se poser s'il ne serait pas opportun d'aller un peu plus loin encore et de rédiger cette définition en harmonie avec celle contenue dans la loi allemande, laquelle, dans son article 77 (Code de commerce), dispose comme suit :

« Est considéré comme voyage au sens du présent titre, » le voyage pour lequel le navire a été à nouveau équipé » ou qu'il a entrepris, soit à la suite d'un nouveau contrat » d'affrètement, soit après avoir complètement déchargé sa » cargaison. »

Supposons un voyage combiné de A à E, avec escales à B, C et D. Entre A et B, il se produit une collision. Si dans chaque port, on décharge des marchandises et on en prend d'autres en remplacement, mais de telle façon que toute la cargaison se trouvant a bord au moment de l'accident serait complètement déchargée à D, — dans ce cas, d'après le projet de la Commission (et également d'après le projet de Liverpool,) le voyage, au point de vue des créanciers du chef d'abordage, se terminerait à D, et le fret sur les marchandises embarquées à D en destination de E n'aurait pas à répondre.

Or, d'après le droit allemand, le voyage ne se terminerait qu'à E et les créanciers auraient un recours sur le tout le fret du voyage entier. La définition donnée par le droit allemand correspondrait mieux à la conception pratique et ne représenterait en somme pas un grand écart

du projet de la commission. De plus, cette définition est plus large et couvre aussi les deux cas omis par la Commission.

On a soulevé la question de savoir s'il fallait donner une garantie quelconque aux créanciers au cas où, après la fin du voyage, le propriétaire en entreprendrait un autre sans avoir payé les dettes du navire afférant au dernier voyage?

On a fait remarquer qu'en tout cas, le propriétaire ne doit pas être responsable au delà de la valeur de son navire et que le créancier ne peut que s'en prendre à lui-même si, à défaut d'une garantie, il ne fait pas saisir le navire dès qu'il a terminé son voyage. Mais la majorité a cru que le propriétaire devait répondre à nouveau pour la valeur de son navire chaque fois qu'il entreprend un voyage. En conséquence, on décida d'ajouter comme paragraphe 2 au nouvel article 7 :

« Les risques de tout nouveau voyage sont pour compte » du propriétaire, sans qu'ils puissent diminuer le gage » déterminé par les articles précédents ».

Ceci correspond à l'article 2 du projet de Liverpool. Si l'on ajoute à l'avant-projet de traité sur les Hypothèques et Privilèges maritimes qui suit, une disposition portant que les privilèges nés pendant le dernier voyage priment ceux nés pendant un voyage précédent, le résultat pratique de ce paragraphe sera conforme aux dispositions du Code de Commerce allemand (article 774).

Il y aurait cependant une différence en ce sens que le propriétaire est responsable sans conditions, même si le nouveau voyage est entrepris dans l'intérêt des créanciers de l'ancien, et même si le propriétaire ignore l'existence de la dette grevant son navire au moment où il envoie celui-ci faire un nouveau voyage.

C'est là une concession faite à la thèse anglaise, qui rend le propriétaire responsable à chaque accident pour la

valeur de son navire, à raison de £ 8 par tonne. Désormais, le propriétaire serait responsable jusqu'à concurrence de la valeur de son navire, ou de £ 8 par tonne, pour chaque voyage, et non pas pour chaque accident.

D'après l'article 1 du projet de Liverpool, ainsi que d'après le projet de la Commission, le propriétaire répond au maximum jusqu'à la valeur de son navire, et cela à la fin du voyage. Les délégués anglais ont exprimé le désir de voir modifier ce principe dans les termes suivants :

« Etant entendu que si le navire a été saisi après la » survenance des pertes ou dommages mentionnés plus » haut et avant la fin du voyage, on prendra comme valeur » du navire celle qu'il avait à la date de la saisie ».

Prenons le cas d'un navire ayant une valeur de £ 20 000, faisant un voyage de Hambourg à Constantinople via l'Espagne et Malte. Par sa seule faute, il entre en collision avec un navire à Lisbonne et à Malte, et doit, pour éviter d'être saisi, donner dans chacun de ces ports, une caution de £ 20.000. D'après la proposition anglaise, ces deux cautions resteront intégralement aux créanciers, sans qu'elles puissent être affectées par les événements ultérieurs du voyage, alors même que le navire se perdrait, par exemple, après avoir quitté Malte.

On a objecté à cette proposition que de cette façon, on introduirait une responsabilité personnelle du propriétaire, qui serait en opposition flagrante avec les autres dispositions du projet. Mais d'autre part, on a fait observer qu'il était parfaitement loisible au propriétaire de refuser une caution et de limiter ainsi sa responsabilité au navire et au fret. Dans l'hypothèse citée, la conséquence serait que le navire, saisi à Lisbonne, y serait vendu par voie d'exécution. Dans ce cas, le voyage se termine à Lisbonne, et il est satisfait aux dispositions du projet. Si au contraire le propriétaire est d'avis qu'il n'est pas de son intérêt de

procéder ainsi et préfère donner caution à Lisbonne, volontairement et dans son intérêt propre, il renonce par le fait même à faire valoir son droit de limiter sa responsabilité. Il est évident que le créancier peut se faire payer intégralement par la caution ; d'autres créanciers n'auraient absolument aucun droit à faire valoir sur cette garantie qui n'est pas soumise, par substitution à la valeur du navire, aux événements ultérieurs du voyage. Puisque le propriétaire renonce volontairement à son droit, les dispositions du projet sur la limitation de la responsabilité sont sans application. Ce n'est qu'une mesure prise par le propriétaire dans un but d'utilité, et il ne s'agit plus dès lors d'une question de droit, mais d'une simple question de fait.

Si au contraire le créancier laisse le navire continuer son voyage, celui-ci se termine naturellement au lieu de destination. En pareil cas, le créancier doit évidemment se contenter de ce qu'il trouve à l'endroit où le voyage prend fin.

La Commission s'est ralliée à ces considérations et a en conséquence adopté un article 8 conçu comme suit :

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit des créanciers de saisir le navire dans un port d'escale, même avant la fin du voyage. La caution donnée pour obtenir mainlevée ne sera pas affectée par les événements ultérieurs.

Cet article peut se concilier avec le droit allemand.

L'article 4 du projet français était conçu comme suit :

Les accessoires visés à l'art. 2 comprennent :

1° le montant du fret et des prix de passage, sous déduction de.....

2° les sommes dues ou payées pour contribution d'averie commune, pour prix d'assistance ou de sauvetage, ou pour réparations de dommages quelconques.

Les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurances ne sont pas considérées comme des accessoires du navire.

Cet article correspond au paragraphe 1 sub *b* et *c* et aux paragraphes 2 et 3 de l'article 1 du projet de Liverpool avec cette différence que

1° le montant pour lequel le fret répond est laissé ouvert ;

2° l'indemnité pour assistance afférant au navire est comprise dans les accessoires du navire.

FRET

La Conférence de Liverpool avait donné pour mission à la Commission de définir le mot « fret ».

La première observation faite, c'est que ce terme est bien trop restreint et ne comprend notamment pas le prix de passage. Pour les steamers se livrant à la pêche, il n'y a pas de fret : il n'y a que le produit de leur pêche. C'est pourquoi il faudrait dire plutôt « fruits du navire », au lieu de fret. En effet, cette expression comprendrait également les indemnités pour assistance pouvant revenir au navire, lesquelles devraient aussi profiter aux créanciers. Mais on a objecté que le produit de la pêche et l'indemnité pour assistance ne constituent pas des bénéfices acquis par la navigation, mais simplement le bénéfice d'un travail spécial accompli pendant la navigation et que par conséquent, le terme « fruits » est également trop peu précis. C'est pour cette raison qu'on a maintenu le mot « fret ». La Commission a toutefois exprimé l'avis que c'était le fret brut qui devait répondre : Il est bien vrai que dans certains cas, le montant du fret brut devrait faire l'objet d'un calcul, par exemple, lorsque, comme c'est l'usage pour les expéditions importantes, une partie du fret est

ristournée. On a fait remarquer que la responsabilité sur le fret brut pèserait lourdement sur l'exploitation des « single ship Companies » anglaises. Ces Compagnies n'ont aucun avoir en dehors du navire et du fret ; si donc, après un abordage, le fret brut tout entier doit répondre du dommage, ces sociétés devraient abandonner l'exploitation, puisqu'elles n'auraient pas d'autres moyens leur permettant d'organiser de nouveaux voyages. Mais ces scrupules ont paru d'importance tout à fait secondaire La définition adoptée à la Conférence de Liverpool, « que le fret net s'entend du fret brut, déduction faites des charges qui lui sont propres », a paru absolument insuffisante. De même, on a hésité à considérer le fret net comme étant simplement une quote-part du fret brut, par exemple 1/2 ou 1 3 de celui-ci. Et comme, enfin, les représentants anglais se sont également prononcés en faveur du fret brut, la Commission a cru pouvoir recommander cette dernière solution qui s'éloigne un peu, il est vrai, des résolutions prises à Liverpool.

On s'est mis ensuite d'accord pour considérer qu'au point de vue de la responsabilité du fret, il ne fallait faire aucune distinction entre le fret payé d'avance et le fret encore dû.

Enfin, on décida que le privilège des créanciers porterait sur le fret de la charte-partie, et non sur celui du connaissement.

ACCESSOIRES

D'après le projet, les contributions en avarie commune étaient comprises dans le patrimoine responsable, sans aucune exception, de sorte qu'un mât étant sacrifié en avarie commune et remplacé par un mât neuf, les créanciers ne bénéficieraient pas seulement de la valeur du mât

neuf, mais même de la quote-part que les intéressés à la cargaison auraient à payer au propriétaire pour ce mât neuf. On a fait remarquer que les contributions en avarie commune ne devaient rentrer dans le patrimoine responsable que si elles étaient destinées à prendre la place d'un dommage encore existant, c. à. d. d'un sacrifice d'avarie commune ou d'un dégât non encore réparé; mais qu'il n'y a pas de raison pour comprendre dans ce patrimoine les montants destinés à rembourser des dépenses d'avarie grosse (par exemple, des frais de remorquage) et que si l'on devait y comprendre les sommes représentant des dégâts déjà réparés, il en résulterait pour les créanciers cet avantage fort injuste et pour ceux qui ont supporté les dégâts, ce désavantage tout aussi peu justifié, que les créanciers, en dehors de l'objet déjà réparé, s'empareraient du montant destiné à payer cette réparation. On a donc résolu que les contributions en avarie commune ne seraient comprises dans le patrimoine responsable qu'en tant que ces montants représentent des dommages matériels subis par le navire et non encore réparés.

Le fret étant aussi affecté aux droits des créanciers, il conviendra d'ajouter que les contributions en avarie commune pour perte de fret viennent de même en compte.

Les mêmes principes sont naturellement applicables aux indemnités pour assistance revenant au navire. Lorsque la Commission allant plus loin attribue aux créanciers l'indemnité d'assistance sans restriction, c'est parce que, en somme, l'indemnité d'assistance est un fruit du navire et doit, dans un certain sens, être mise sur le même pied que le fret lui-même. Mais cette résolution outrepasse celle de la conférence de Liverpool. Pour les entreprises qui puisent leurs bénéfices, non dans le transport de marchandises, mais uniquement dans les opérations d'assistance et sauvetage, cette conception paraît justifiée,

mais s'il fallait l'étendre à tous les navires indistinctement, il serait à craindre qu'elle ne devienne un motif pour certains navires de ne pas prêter assistance à d'autres.

Le privilège sur les indemnités, tel qu'il est consacré également en droit allemand, s'applique à toutes espèces de dommages subis par le gage, pour autant qu'il existe un recours de ce chef. Ce sont les « indemnités dues pour réparations de dommages quelconques » de l'article 4 sub 2°. La Commission, aux mots « subis par le navire », a omis d'ajouter le fret.

Pour marquer expressément que les subsides d'Etat ne doivent pas être assimilés aux fruits du navire pouvant répondre vis-à-vis des créanciers, ils ont été formellement exceptés en même temps que les indemnités payées en vertu de contrats d'assurances.

En conséquence, dans le projet de la Commission, l'article 4 (qui devient l'article 3) est conçu comme suit :

Le fret visé à l'art. 2 est le loyer ou le fret revenant au propriétaire de navire sans déduction, qu'il s'agisse de fret ou de loyer payé d'avance, de fret ou de loyer encore dû ou de fret ou de loyer acquis à tout évènement.

Le prix de passage est assimilé au fret.

Les accessoires visés à l'art. 2 sont :

1° les indemnités dues au propriétaire de navire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire et non réparés ;

2° les indemnités dues pour réparation de dommages quelconques subis par le navire ;

3° les sommes revenant au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage.

Ne sont pas considérées comme des accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

L'article 5 du projet français était conçu comme suit :

Le propriétaire du navire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage, ou le montant de son prix d'adjudication en cas de vente forcée antérieure à la terminaison du voyage.

C'était l'article 3 du projet de Liverpool. Il n'a subi qu'une modification de pure forme ainsi qu'il suit :

Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage, ou le montant de son prix en cas de vente par autorité de justice.

L'article 6 du projet français était conçu comme suit :

Dans tous les cas, le propriétaire a la faculté de libérer le navire et ses accessoires par le payement d'une indemnité limitée pour chaque voyage, à £ 8 par tonne de jauge brute de son navire.

C'est l'article 4 du projet de Liverpool. Il n'a également subi qu'une modification de forme.

L'article 7 porte :

Les dispositions qui précèdent s'appliquent aux responsabilités relatives à l'obligation d'enlever l'épave du navire, en cas d'échouement.

Elles ne s'appliquent pas aux responsabilités dérivant des fautes personnelles du propriétaire.

Elles ne s'appliquent pas à l'obligation de payer les salaires du Capitaine et de l'équipage, laquelle est personnelle au propriétaire.

Cet article correspond à l'art. 6 du projet de Liverpool. On y a inséré une disposition portant que la responsabilité sera également limitée pour l'enlèvement de l'épave. Cette addition est conforme au droit allemand et vise les pays où le propriétaire est personnellement tenu de ces frais. Pour éviter toute fausse interprétation à ce sujet, la Commission a précisé, en disant que la limitation de la respon-

sabilité est de droit, sans distinguer si l'accident est dû à une faute de l'équipage ou non.

Il a paru que l'article 3, de même que l'article 7 du projet de Liverpool étaient superflus en présence de la définition très précise des principes posés dans le projet; on les a en conséquence supprimés.

Ces dispositions forment l'article 9, ainsi conçu :

Les dispositions précédentes s'appliquent aux responsabilités relatives à l'obligation d'enlever l'épave du navire, qu'il y ait ou non faute du capitaine.

Elle ne s'appliquent pas aux responsabilités dérivant des fautes personnelles du propriétaire.

L'article 8 du projet français portait :

Si des sommes sont prélevées sur le montant du navire et du fret par des créanciers privilégiés et hypothécaires du propriétaire du navire du chef de ses dettes personnelles, celui-ci a l'obligation personnelle de tenir compte de ces sommes aux créanciers qui n'ont pour gage que le navire et ses accessoires dans les conditions déterminées ci-dessus.

Cet article correspond à l'article 5 du projet de Liverpool. Il porte que si le propriétaire de navire s'est libéré de certaines créances sur le montant que représentent le navire et le fret, pour satisfaire des créanciers hypothécaires ou privilégiés envers lesquels il était tenu aussi personnellement, il doit suppléer jusqu'à concurrence de la valeur totale du navire et du fret vis-à-vis des créanciers envers lesquels sa responsabilité est limitée au navire et au fret. La Commission a préféré la rédaction du projet de Liverpool, de sorte que l'article 4 actuel porte :

S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera

personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

Avant-Projet de traité sur les Hypothèques et Privilèges maritimes

Pour cette matière, la conférence de Liverpool n'a pas pris de résolutions liant la Commission; celle-ci avait dès lors toute latitude dans l'élaboration de l'avant-projet.

Egalement sur cette question, un projet préparé par l'Association française de Droit Maritime (*) a servi de

---

(*) Le texte préparé par l'Association française était conçu comme suit :

Article 1. — Les hypothèques, mortgages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans chacun des pays contractants, seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans leur pays d'origine, sauf ce qui sera dit ci-après pour les privilèges.

Art. 2. — Les hypothèques maritimes et autres droits similaires sont primés par les privilèges.

Art. 3. — Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire et le fret net du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée :

1° les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ;

2° les indemnités dues pour sauvetage, assistance, remorquage et avarie commune ;

3° les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement ;

4° les indemnités dues à raison d'abordage ou de tout autre accident imputable au navire ;

5° les débours du capitaine, les avances à lui faites pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, le prêt à la grosse, les

base à la discussion. Ce projet français est du reste conforme en général au projet de Liverpool. Les points sur lesquels on s'en est écarté et les ajoutes qu'on y a faites, sont spécialement indiqués ci-après.

L'article 1 du projet français portait :

Les hypothèques, mortgages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans chacun des pays contractants, seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans leur pays d'origine, sauf ce qui sera dit ci-après pour les privilèges.

Cet article correspond à l'article 1 du projet de Liverpool et abandonne le règlement des droits hypothécaires à la loi nationale. Il n'est ni opportun, ni possible, de régler autrement cette matière. Mais il a été unanimement reconnu nécessaire de donner une grande publicité aux charges hypothécaires et sur ce point, on pourrait aboutir à une entente internationale. On a proposé que les droits hypothécaires ne fussent reconnus que si leur existence et leur montant étaient mentionnés dans un document restant toujours à bord du navire, par exemple sur le certificat du

---

dommages-intérêts pour avaries et manquants, les créances pour réparations, fournitures, victuailles, équipement et main-d'œuvre : 6° les primes d'assurances.

Art. 4. — Sauf en ce qui concerne les loyers des gens de mer, le rang des privilèges est déterminé par la date des créances, les plus récentes ayant toujours la priorité.

Art. 5. — Les créances privilégiées ou hypothécaires sont justifiées, les premières d'après la loi du lieu où elles ont pris naissance, les secondes d'après la loi du pavillon.

Art. 6. — Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir.

Art. 7. — Le privilège sur le fret ne subsiste qu'autant que le fret est encore dû ou demeuré entre les mains du Capitaine.

navire, afin que tous ceux qui traitent avec le navire puissent d'abord vérifier si réellement il mérite du crédit. Mais on a objecté que pareille disposition obligerait ou empêcherait les différents Etats de modifier la législation relative à l'immatriculation de leurs navires, tandis que rien n'est plus facile à un créancier que de prendre des renseignements par télégraphe avant d'avancer de l'argent sur le navire. On a donc renoncé à cette disposition et on a approuvé l'article 1, en n'y apportant que des modifications de forme qu'on retrouvera dans le texte.

L'article 2 du projet français était conçu comme suit :

Les Hypothèques et Privilèges Maritimes et autres droits similaires, sont primés par les priviléges.

Cet article est conforme à l'article 2 du projet de Liverpool ; il a été approuvé sauf une légère modification à la rédaction.

L'article 3 du projet français était conçu comme suit :

Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire et le fret net du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée :

1° les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ;

2° les indemnités dues pour sauvetage, assistance, remorquage et avarie commune ;

3° les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement ;

4° les indemnités dues à raison d'abordage ou de tout autre accident imputable au navire ;

5° les débours du capitaine, les avances à lui faites pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, le prêt à la grosse, les dommages-intérêts pour avaries et manquants, les créances pour réparations, fournitures, victuailles, équipement et main-d'œuvre ;

6° les primes d'assurance.

Ce projet s'écarte de celui de Liverpool sur les points suivants :

1° Il étend le droit des créanciers également sur le fret ;

2° il n'accorde pas de privilège aux frais de pilotage ;

3° il ne limite pas au 12 derniers mois les réclamations du chef de gages ;

4° il donne un privilège aux primes d'assurance.

Lors de la discussion, le délégué italien s'est opposé à ce que le privilège sur le fret fut mis sur le même pied que le privilège sur le navire et soumis aux mêmes règles. Il a fait valoir que le fret n'est nullement un accessoire du navire mais est juridiquement tout-à-fait étranger au navire et c'est pour ce motif qu'en droit italien, le fret est soumis à des règles spéciales. Par exemple, l'équipage n'a, du chef de ses gages, qu'un privilège sur le fret, et non point sur le navire. Ce traitement distinct du navire et du fret existe aussi dans le droit français, mais les délégués français ont montré combien cette distinction est fâcheuse dans le droit français, où le privilège n'affecte que le navire, et non pas le fret. Elle entraine toujours une procédure séparée, occasionnant de doubles frais. De plus, la répartition du fret obtenue à la suite de pareille procédure est régulièrement contestée, par le fait même que la loi française n'a pas réglé les droits existant sur le fret.

On crut donc devoir se rallier aux vues des délégués anglais, qui signalèrent que d'après le droit anglais, le fret, comme accessoire inséparable du navire, répond au même titre que celui-ci à l'égard des créanciers. C'est ce qui a prévalu, les délégués italiens seuls votant contre.

Toutefois une modification à la rédaction du paragr. 1 de l'article 3 s'imposait, parce qu'il fallait le mettre en harmonie avec les décisions prises sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire.

Les délégués anglais abordèrent ensuite le point capital

en disant qu'à leur avis il était nécessaire dans l'intérêt du crédit martime de réduire autant que possible le nombre des privilèges : moins il y a de privilèges, plus grande sera la valeur des hypothèques. Si l'hypothèque est bien garantie, le crédit maritime reposera sur une meilleure base. Il n'y a actuellement plus aucune nécessité d'accorder un privilège pour toutes les dettes contractées par le capitaine dans l'exercice de ses attributions légales ; par suite de l'extension des entreprises de transport modernes, par suite de la sécurité et de la rapidité des communications internationales, il est possible de se procurer de l'argent partout et dans le plus court délai sans que le créancier ait encore besoin d'un privilège pour assurer ses droits; il peut, s'il désire agir à coup sûr, se faire donner hypothèque sur le navire et sur le fret et il jouit d'une protection suffisante puisqu'il a le moyen de saisir le navire.

De même, il n'existe plus aucune raison pour maintenir un privilège pour avarie commune. Dans la plupart des cas, le droit de rétention constitue d'ailleurs une protection effective.

Les délégués anglais ont proposé en conséquence de laisser subsister seulement les privilèges énumérés dans l'article 3, sub 1, 3 et 4, ainsi que le privilège pour assistance, et de supprimer tous les autres.

A l'encontre de ces considérations, on a fait valoir que dans ce cas, il dépendrait de l'armateur de surcharger son navire d'hypothèques fictives ; la cargaison pourrait alors être perdue ou endommagée impunément et l'intéressé à la cargaison serait impuissant. Mais on a fait observer qu'en fait, cela serait fort difficile, puisqu'il dépendrait de la personne lésée de poursuivre l'exécution sur le navire pour faire reconnaître ses prétentions : l'armateur chercherait

évidemment par tous moyens à empêcher la vente forcée de son navire.

Quant aux privilèges d'intérêt public, par exemple le privilège de l'Union Maritime Professionnelle. (See Berufsgenossenschaft) et de l'Institution d'Assurance (Versicherungsanstalt) (Code de Comm. allem. Art. 754, 10), le privilège prévu par l'article 5 du Harter Act et autres similaires, il a été entendu qu'ils seraient compris sous le N° 1, « taxes et imports publics ».

La Commission s'est ralliée entièrement aux considérations émises par délégués anglais. Ceux-ci ont exprimé le le vœu *de voir cette modification radicale, ainsi que les autres résolutions de la Commission, déférées à l'examen des intéressés de chaque pays. Déjà en Angleterre, les principaux représentants de l'armement, du commerce et de l'assurance s'étaient mis en contact et avaient exprimé l'espoir qu'il en serait de même dans tous les autres pays. Si ces modifications rencontrent l'approbation des milieux commerciaux, il sera du devoir des juristes de satisfaire aux exigences du commerce et de traduire ces réformes en lois. Après réception des avis et communications qui s'ensuivraient, la Commission se réunirait encore une fois et procèderait à un nouvel examen du projet, sur la base des vœux ainsi exprimés. Le résultat en serait soumis à la prochaine conférence.*

Quant à certaines questions de détail, il fut décidé de mettre au second rang les créances de l'équipage du chef des gages, et de limiter celles-ci aux six derniers mois.

Le privilège du chef d'abordage a été combattu par des voix autorisées, et l'on a fait remarquer que l'opportunité d'un privilège du chef d'abordage était fort controversée, qu'en admettant même qu'on le concède, il faudrait le restreindre autant que possible.

La majorité en a jugé autrement et a décidé d'accorder au navire abordé ainsi qu'aux personnes et aux biens se

trouvant à son bord, un privilège sur le navire abordeur. Il a été entendu que les parties lésées auraient un privilège sur le navire qui, par suite de sa fausse manœuvre, causerait un abordage entre deux autres navires, alors même qu'il n'aurait pas lui-même subi de collision. — En conséquence, l'article 3 est conçu actuellement comme suit :

Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navires et le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée (vide art. 2 et 3 du traité sur la responsabilité des propriétaires de navires) :

1° les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et conservation ;

2° les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de six mois ;

3° les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

4° les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers à raison d'un accident résultant d'une faute nautique du navire.

Se présentait ensuite la question de savoir si d'autres privilèges sur le navires ou le fret continueraient à subsister.

On a jugé qu'il n'y a pas de raison pour accorder un privilège aux constructeurs de navires pour prix de construction ou frais de réparations. Les constructeurs sont parfaitement à même d'assurer leurs droits d'une autre façon.

Le droit français accorde aussi un privilège à l'assureur pour sa prime et au vendeur pour le prix de vente.

Les délégués italiens estimèrent qu'on ne pouvait renoncer à ce privilège qui existe également en droit italien, mais les autres membres de la commission furent d'avis qu'il ne fallait pas laisser subsister d'autres privilèges que ceux obtenus judiciairement, (par la saisie), ou établis par la nouvelle version de l'article 3.

L'unité des lois en cette matière, sous une forme aussi simple que possible, s'impose comme une nécessité pour assurer la sécurité et la solidité du crédit maritime, sérieusement lésé par l'existence de privilèges occultes.

L'article 4 du projet français était conçu comme suit :

Sauf en ce qui concerne les loyers des gens de mer, le rang des privilèges est déterminé par la date des créances, les plus récentes ayant toujours la priorité.

Cet article s'écarte considérablement de l'article 5 correspondant du projet de Liverpool, puisque, abstraction faite du privilège pour gages de l'équipage, il classe toutes les créances à charge du navire dans l'ordre inverse des dates, sans régler la question de priorité pour des créances nées pendant des voyages différents, mais se présentant simultanément.

On ne s'y est pas raillié; le principe selon lequel le privilège dernier en date prime celui qui est antérieur n'a été déclaré applicable, pour les privilèges encore maintenus, qu'à celui du chef d'assistance.

On a donc rétabli la rédaction de l'article 5 paragraphe 2 du projet de Liverpool, en y ajoutant une phrase se rapportant au privilège pour assistance, de sorte que l'article 4 devient :

Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; celles-ci viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

Plusieurs membres de la Commission ont exprimé l'avis que lorsque des créances se rapportent à divers voyages, celles du dernier voyage devaient primer les autres et qu'il fallait en concéquence rétablir le paragraphe 1 de l'article

5 du projet de Liverpool qui disposait que « dans le cas où le privilège n'est pas restreint aux créances nées pendant le dernier voyage, l'ordre des privilèges est en sens inverse de la date des voyages ».

Ceci correspondrait également au droit allemand, sauf pour les gages de l'équipage. Mais comme on mit en doute l'équité de ce principe et que d'autre part cette question n'a pas encore été soulevée aux conférences du Comité Maritime International, on a décidé de la laisser ouverte : La conférence aura donc à se prononcer elle-même sur ce point.

L'article 5 du projet français était conçu comme suit :

Les créances privilégiées ou hypothécaires sont justifiées, les premières d'après la loi du lieu où elles ont pris naissance, les secondes d'après la loi du pavillon.

Cet article s'écarte aussi notablement de l'article 4 correspondant du projet de Liverpool. Celui-ci porte que pour la justification ainsi que pour la prescription des privilèges hypothécaires, la loi du lieu où elles étaient nés ou bien encore la loi du pavillon serait consultée. L'article 5 du projet français porte au contraire que la solution se trouverait dans la loi du pavillon lorsqu'il s'agit d'hypothèques, et s'il s'agit de privilèges dans la loi du lieu où ils sont nés.

On a objecté à ceci que les rapports naissant des hypothèques ne devaient pas être réglés législativement, par les motifs énoncés à l'article 1, et que quant aux privilèges on ne peut pas bien s'en référer à la loi du lieu où ils ont pris naissance, puisqu'ils peuvent également se produire en haute mer.

On a donc fini par supprimer l'article 5, sans tenir compte du projet de Liverpool.

Il y a cependant lieu de se demander si cette question ne mérite pas d'être résolue. En tous cas, la prochaine

conférence aura encore à s'occuper de l'article 4 du projet de Liverpool.

L'article 6 du projet français était conçu comme suit :

Le privilège s'éteint par l'expiration d'un an à partir « du moment où le créancier a pu agir ».

L'article 6 du projet de Liverpool ne portait qu'une prescription d'un an, et quant à l'effet que le transfert de la propriété du navire aurait sur l'existence des privilèges et hypothèques, il ajoutait qu'on suivrait sous ce rapport la loi nationale.

Si l'Association française a ajouté, dans son projet, que la prescription est d'un an à partir de la date à laquelle le créancier a pu agir, c'est à raison des considérations que les représentants du Gouvernement anglais avaient fait valoir à la conférence diplomatique contre l'introduction d'une prescription trop courte. En Angleterre il n'y a pas de prescription, mais le juge peut écarter les réclamations s'il pense qu'elles ont été introduites trop tard, c'est-à-dire au delà d'un délai raisonnable ; il arrive en conséquence que des actions sont écartées, pour ce motif, après quelques mois seulement, tandis que dans d'autres cas, des réclamations sont admises même après dix ans. C'est ce dont il a été tenu compte par l'addition introduite.

La Commission a préféré ne pas se prononcer sur la question de prescription. L'article 6 (qui devient article 5 après la suppression de l'article 5 primitif) servira de base à une nouvelle discussion par la Conférence.

Quant à la question de l'effet du transfert de la propriété sur l'existence des privilèges et hypothèques, elle mérite bien d'être réglée internationalement, ne fut-ce que dans l'intérêt des acquéreurs. Mais la question de savoir si pareil accord est possible et dans quel sens, doit être réservée pour discussion ultérieure.

Cette question vient après celle relative à la prescription des privilèges et hypothèques et serait à examiner en même temps que l'article 6 du projet de Liverpool, si la Conférence reprenait la discussion de ce dernier.

Le nouvel article 7 est conçu comme suit :

Le privilège sur le fret ne subsiste qu'autant que le fret est encore dû ou demeure entre les mains du capitaine.

Cet article doit exprimer l'idée que le privilège sur le fret ne s'éteint pas avec le payement du fret au capitaine, mais seulement lorsque l'armateur lui-même a encaissé le fret.

Pour éviter tout doute, la Commission a décidé de modifier la phrase comme suit :

« ..... qu'autant qu'il n'est pas encaissé par le propriétaire personnellement ».

Ceci dit implicitement qu'une cession de la réclamation pour fret n'entraîne pas l'extinction du privilège sur ce dernier.

Les dispositions relatives aux privilèges sur le navire doivent donc être complétées encore pour autant qu'il s'agit des effets du transfert de la possession ou de la propriété du navire ; celles relatives aux privilèges sur le fret sont à compléter en ce qui concerne l'obligation personnelle de l'armateur de parfaire le montant du fret.

LÉON HENNEBICQ
ALFRED SIEVEKING
Rapporteurs.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Questionnaire sur le Fret

QUESTION GÉNÉRALE

A. — Sur quels points conviendrait-il de régler internationalement les conflits de lois existant en matière de fret ?

B. — Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures solutions à préconiser ?

Première Question

Fret pro rata itineris

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire se perd en cours de route, mais que les marchandises sont sauvées en tout ou en partie ? Dans quelles proportions, ou sur quelles bases ?

Deuxième Question

Du fret en cas de vente de la cargaison

Est-ce que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route :

1° Pour les besoins du navire ;

2° Par suite de leur état d'avarie,

a) Si celui-ci est dû au vice propre,

b) S'il est dû à une fortune de mer ?

Dans quelles proportions ou sur quelles bases ?

Troisième Question

Du fret au cas où le navire est condamné

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est condamné au port de refuge ou ne peut achever son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire, parvient à destination ? Sur quelles bases et dans quelles proportions ?

Quatrième Question

Question du demi-fret et du fret sur le vide

Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, — convient-il de fixer législativement l'indemnité due (demi-fret et fret sur le vide), ou convient-il de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ?

Cinquième Question

Retard au chargement et au déchargement

Doit-on considérer les surestaries comme un supplément de fret ou comme une indemnité ?

Convient-il de subordonner leur débition à une protestation écrite, tout au moins par correspondance ?

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

Note de législation comparée

par M. Léon Adam

Avocat à la Cour d'Appel de Paris
Secrétaire-adjoint de la Société de Législation comparée,
Professeur à l'Institut Maritime (Ligue Maritime française .

OBSERVATION PRÉLIMINAIRE

Les questions relatives au fret, posées par le Comité maritime international et mises à l'ordre du jour du prochain Congrès de Venise, sont l'objet de stipulations très précises dans la plupart des Codes de commerce ou des Codes maritimes.

Avoir sous les yeux et pouvoir, au cours des études et des discussions, rapprocher les différents articles des Codes réglementant la même question, a paru de la première nécessité. Il s'agit, en effet, de concilier des prescriptions et des formules, qui ont été inspirées par des idées souvent spéciales à chaque peuple et admises définitivement par des législateurs très éloignés les uns des autres. Si les premiers Codes ont pu servir de direction et de modèle aux auteurs des derniers monuments de législation maritime, le but poursuivi de l'*Unfication du droit maritime* exige un contact plus étroit des efforts tentés et, pour commencer, la comparaison des textes de lois qu'il s'agit d'unifier.

Ce sont ces textes que nous avons entrepris de réunir, en les classant dans un ordre unique pour chacune des questions mises à l'étude par le COMITÉ.

L'ordre de présentation des extraits des Codes étrangers pouvait varier avec différents points de vue : similitude des textes, parenté d'origine des législations, ou simple rang alphabétique des nations. Exact pour une question, chacun des deux premiers modes ne l'aurait plus été pour une autre ; quant au rang alphabétique, il exposait à rapprocher des documents par trop dissemblables, ou appartenant à des peuples séparés par des vues et des intérêts trop opposés aussi bien que par des distances extrêmes.

Nous avons donc adopté, pour le classement des lois étrangères, la méthode suivie depuis son origine dans l'*Annuaire de législation étrangère*, publié par la *Société de législation comparée* française : ordre géographique et groupement des nations d'après certaines affinités d'origine et de traditions.

En tête, nous mettons la France, puisque ce travail est dû à l'initiative de l'Association française du droit maritime. A côté de notre *Code de commerce*, nous avons placé les articles correspondants du *Projet d'un nouveau Code de commerce maritime*, présenté à notre association par M. Georges Delarue, avocat à la Cour d'appel de Paris, l'un des premiers et des plus dévoués membres de l'Association. Son projet, inspiré par de multiples travaux de comparaison avec les Codes étrangers et appuyé par une longue et précieuse expérience, sera des plus utiles à consulter. Le citer ici, était pour nous un devoir en même temps que l'occasion de lui témoigner un juste et respectueux hommage.

Après la FRANCE, viendront, pour les citations de leurs Codes ou de leurs lois spéciales et dans l'ordre suivant :

La BELGIQUE,
L'ALLEMAGNE,
L'ITALIE,
L'ESPAGNE,
Le PORTUGAL,
Les PAYS-BAS,
Les ETATS SCANDINAVES : DANEMARK, SUÈDE ET NORVÈGE, FINLANDE,
La RUSSIE,
La ROUMANIE,
L'EGYPTE,
Le MEXIQUE,
La RÉPUBLIQUE ARGENTINE,
Le CHILI,
Le JAPON.

La GRANDE-BRETAGNE ne possède ni code de commerce, ni loi spéciale, d'où nous puissions tirer un texte précis sur les questions de fret. Même constatation pour l'AUTRICHE-HONGRIE. Quelques Codes de commerce, comme ceux du PÉROU, du GUATÉMALA, etc., ne sont que la répétition des Codes des trois Républiques américaines que nous avons cités. Quant aux ETATS-UNIS, ils n'ont, comme la Grande-Bretagne, que des documents de doctrine et de jurisprudence qui nous feraient sortir du cadre précis de la tâche qui nous a été confiée.

Nous devions cette explication sur l'absence de textes législatifs pour les pays dont les noms viennent d'être indiqués. Il sera, du reste, toujours possible de compléter une documentation établie dans des limites, que nous serons le dernier à prétendre absolues et encore moins définitives.

LÉON ADAM.

Codes Français et Étrangers cités

France. — Code de commerce. Projet d'un nouveau Code de commerce maritime, présenté en 1903 à l'Association française du droit maritime, par M. Georges Delarue.

Belgique. — Loi du 21 août 1879, sur le commerce maritime.

Allemagne. — Code de commerce de 1897 ; traduction de M. Paul Carpentier (Paris 1901, A. Chevalier-Marescq et Cie, éd.)

Italie. — Code de commerce de 1882; traduction de M. Edmond Turrel (Paris 1892, Pedone, éd.).

Espagne. — Code de commerce de 1885; traduction de M. Henri Prudhomme (Paris 1891, Pedone, éd.).

Portugal. — Code de commerce de 1888; traduction de M. Ernest Lehr (Paris 1889, Impr. Nat.).

Pays-Bas. — Code de commerce néerlandais de 1830, avec ses modifications au 1er sept. 1886; traduction de M. Gustave Tripels (Maëstrecht 1886, Germain et Cie, éd.).

Etats scandinaves. — Les codes suédois : code de Commerce maritime de 1891 ; traduction de M. Raoul de la Grasserie (Paris 1895, Padone, éd.)

(Le même code a été adopté pour le *Danemark*, la *Suède*, la *Norvège* et la *Finlande*).

Russie. — Code de commerce de 1893; traduction de M. J. Tchernow (Paris 1898, Pedone, éd.).

Roumanie. — Code de commerce de 1887 ; traduction de M. J. Blumenthal (Paris 1889, Pichon, éd.).

Egypte. — Code de commerce ; traduction et édition officielle de 1884 (Le Caire 1884, Barbier et Cie, éd.).

Mexique. — Code de commerce de 1889 ; traduction de M. Henri Prudhomme (Paris 1894, Pedone, éd.).

République-Argentine. — Code de commerce de 1889 ; traduction de M. Henri Prudhomme (Paris 1893, Pedone, éd.).

Chili. — Code de commerce de 1865 ; édition officielle de 1889 ; traduction de M. Henri Prudhomme (Paris 1892, Pedone, éd.).

Japon. — Code de commerce ; traduction de M. Ludwig Lönholm (Paris 1898, Larose et Forcel, éd.).

Conflits de loi en matière de fret

QUESTION GÉNÉRALE

A. — Sur quels points conviendrait-il de régler internationalement les conflits de lois existant en matière de fret ?

B. — Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures solutions à préconiser ?

En dehors des questions spéciales qui font l'objet des cinq chapitres qui vont suivre, les conflits de lois peuvent se produire sur les deux points généraux suivant :

La compétence et *la loi applicable.*

Le premier rapport de notre distingué confrère, M. Denisse, a déjà traité de ces questions; nous lui laissons le soin d'y revenir. Nous nous contenterons d'ajouter à sa documentation, l'étude fort intéressante de notre excellent confrère et ami, M. Henri Fromageot : « De la loi appli- » cable aux obligations et spécialement à la responsabilité » résultant pour les armateurs des contrats d'affrétements » par charte-partie ou par connaissement » (*Revue inter. du dr. maritime*, publiée par M. Autran, 18e année, p. 742). — M. Fromageot préconise et par de très bonnes raisons, la *loi du pavillon.*

Dans les Codes français et étrangers, nous n'avons trouvé que les deux textes suivants réglementant la question présente en matière de fret.

Code de commerce néerlandais :

Art. 498. — Si des navires étrangers sont affrétés dans le royaume, les capitaines et les navires sont soumis aux dispositions du présent code. Les mêmes dispositions sont applicables aux capitaines en ce qui concerne le déchargement et tout autre acte, qui doit être exécuté dans le royaume, si l'affrétement a eu lieu à l'étranger.

Conf. art. 458. (Chargement et déchargement à l'étranger ; surestaries. — V. 5e question).

Code de commerce argentin :

Art. 1091. — Le contrat d'affrétement d'un navire étranger, qui doit recevoir son exécution dans la République, doit être jugé d'après les règles établies dans le présent Code, qu'il ait été conclu dans l'intérieur ou en dehors de la République.

PREMIÈRE QUESTION. — Fret pro rata itineris. — **Est-ce qu'un fret est dû quand le navire se perd en cours de route, mais que les marchandises sont sauvées, en tout ou en partie ? Dans quelles proportions, ou sur quelles bases ?**

Code de commerce français :

Art. 302. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Art 303. — Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

Art. 304. — La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

Projet d'un nouveau code de commerce maritime, par M. G. Delarue :

Art. 301. — Le fret n'est dû que proportionnellement à la distance parcourue.

. . . . . .

. . . . . .

3° Si elles (les marchandises) sont sauvées du naufrage ou rachetées après prise par les chargeurs.

Loi belge du 21 août 1879 :

Art. 97. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination.

. . . . . .

Art. 98. — Le capitaine qui a concouru au sauvetage ou au rachat des marchandises non parvenues à destination a droit à une indemnité, qui, en cas de contestation, est réglée par les tribunaux.

Code de commerce de l'Empire allemand :

Art. 630. — Lorsque, par suite d'une fortune de mer, le navire vient à se perdre (art. 628, n° 1) après le commencement du voyage, le contrat d'affrètement prend fin. Toutefois si des marchandises ont été mises en lieu sûr ou sauvées, l'affréteur doit le fret proportionnellement à la distance parcourue sur le voyage entier (fret de distance).

Le fret de distance n'est dû que s'il ne dépasse pas la valeur des marchandises sauvées (1).

---

(1) *Note du traducteur : a.* Si le capitaine vend, après naufrage, des marchandises non encore sauvées et dans l'état où elles se trouvent, on doit les considérer cependant comme sauvées, et le fret de distance sera dû jusqu'à concurrence du produit de la vente. — Jurispr. du Tribunal de l'Empire, XIII, 31.

Art 631. — On calculera le fret de distance en faisant entrer en ligne de compte non seulement la proportion du voyage déjà effectué par rapport à la distance qui restait à parcourir, mais encore une part proportionnelle des frais, pertes de temps, risques et peines qu'a dû occasionner en moyenne la partie accomplie du voyage par rapport à celle qui n'a pu l'être.

Code de commerce italien

Art. 577. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates ou prises par les ennemis : le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Art. 578. — Si le navire et les marchandises sont rachetées ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

---

b. S'il est convenu dans une charte-partie que le navire transportera une cargaison dans un port donné et en ramènera une autre, mais que le fret ne sera dû que pour le voyage de retour, il y aura lieu en cas de naufrage pendant cette dernière traversée, de calculer le fret de distance, non seulement sur la partie effectuée du retour, mais aussi sur l'aller. — *Id*, III, 55.

Code de commerce espagnol :

Art. 661. — Le fret ne sera pas dû pour les marchandises perdues par suite de naufrage ou échouement, ni pour celles qui auront été prises par des pirates ou par l'ennemi.

Si le fret a été reçu par avance, il sera remboursé, à moins qu'il n'y ait eu convention contraire.

Art. 662. — Si le navire ou les marchandises viennent à être rachetés, ou si les effets viennent à être sauvés du naufrage, le fret sera payé proportionnellement à la distance parcourue par le navire en portant la cargaison, et si, après réparation, le navire transporte la cargaison jusqu'au port de destination, le fret sera payé en totalité, sans préjudice de la part à payer sur l'avarie.

Code de commerce portugais :

(Pas d'article spécial).

Code de commerce néerlandais :

Art. 483. — Si le navire et les marchandises sont rachetés ou rançonnés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le fret est dû jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, à proportion du fret convenu, si le voyage ne peut être terminé.

Le fréteur ou le capitaine est payé du fret entier, si le capitaine conduit des marchandises rachetées ou rançonnées au lieu de leur destination.

Dans les cas prévus aux premier et deuxième alinéa de cet article, le fréteur ou le capitaine contribue au rachat ou aux frais de garde par avarie grosse.

Art. 484. — Si des marchandises qui ont fait partie du chargement, ont été sauvées en mer ou sur le rivage, sans aucune coopération du capitaine, et ont été par suite remises aux parties intéressées, il n'est dû aucun fret pour ces marchandises.

Code de commerce maritime scandinave :

Art. 160. — Lorsqu'il y a perte du navire au cours du voyage, ou s'il ne peut être radoubé, le contrat d'affrètement sera résolu de plein droit, sauf l'obligation pour le capitaine de prendre les mesures indiquées à l'article 57 pour le compte du chargeur (1).

Le fret ne sera dû que d'après la distance parcourue relativement au voyage entier stipulé, en mettant cependant en ligne de compte le temps nécessaire pour le voyage, les difficultés particulières et les frais proportionnellement à ce qui restait à accomplir. Des arbitres fixeront le fret à payer, en cas de désaccord des parties.

On pourra abandonner le restant des marchandises pour se dispenser de payer le fret.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 587. — Le fret n'est pas dû pour les choses perdues par naufrage, enlevées par des pirates ou prises par des ennemis, et le capitaine doit restituer le fret qui lui aura été payé d'avance, s'il n'y a pas de convention contraire.

Art. 588. — Si le navire et les choses chargées sont rachetées ou sauvées du naufrage, le capitaine a droit au

(1) Demander des instructions au chargeur ou à son mandataire. En cas d'impossibilité, expédier les marchandises par un autre navire au lieu de destination au fret le plus bas possible ; ou faire décharger ou vendre par adjudication.

fret jusqu'au lieu où le navire a été pillé ou naufragé ; mais s'il transporte les choses chargées au lieu de leur destination il a droit au fret entier, en contribuant pour sa part au rachat.

La contribution pour le rachat est faite d'après le prix courant des choses chargées au lieu du déchargement, déduction faite des frais, et sur la moitié de la valeur du navire et du fret.

Les loyers des matelots sont dispensés des contributions.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 122. — Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage avec le concours du capitaine, celui-ci est payé du fret entier jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, s'il ne peut les conduire jusqu'au lieu de destination.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

Si le capitaine n'a point coopéré au sauvetage, il n'est dû aucun fret pour les marchandises sauvées en mer ou sur le rivage et remises par suite aux intéressés.

Code de commerce mexicain :

Art. 736. — Le fret ne sera pas dû pour les marchandises perdues par suite de naufrage ou échouement, ni pour celles qui auront été prises par des pirates ou par l'ennemi.

Si le fret a été reçu d'avance, il sera remboursé, à moins qu'il n'y ait eu convention contraire.

Art. 737. — Si le navire ou les marchandises viennent à être rachetées, ou si les effets viennent à être sauvés du naufrage, le fret sera payé proportionnellement à la distance parcourue par le navire en portant la cargaison ; et si,

après réparation, le navire transporte la cargaison jusqu'au port de destination, le fret sera payé en totalité, sans préjudice de la part à payer sur l'avarie.

Code de commerce argentin :

Art. 1087. — Il n'est pas dû de fret pour les effets perdus par suite de naufrage ou d'échouement, ni pour ceux qui ont été capturés par des pirates ou des ennemis : et si le fret des dits effets a été payé d'avance, il y aura lieu de le répéter, s'il n'y a pas eu convention contraire expresse.

Art. 1088. — Si le navire et le chargement viennent à être rachetés, déclarés de mauvaise prise, ou sauvés du naufrage, le fret est dû jusqu'au lieu de la capture ou du naufrage, proportionnellement au fret stipulé, et, si le capitaine transporte les effets jusqu'au port de destination, le fret sera payé intégralement, et le dommage ou le coût du rachat sera supporté par contribution comme avarie grosse.

Si le capitaine transporte les marchandises dans un autre port que le port de destination, par suite de l'impossibilité où il se trouve d'aller plus loin, le fret est dû jusqu'au lieu de la relâche.

Art. 1089. — Il n'est pas dû de fret pour des effets faisant partie du chargement, sauvés en haute mer ou sur les plages sans la coopération de l'équipage, en dehors des cas prévus par l'article 1086 (jet à la mer pour le salut commun), et remis par des personnes étrangères.

Code de commerce chilien :

Art. 1028. — Il n'est pas dû de fret pour les marchandises perdues à la suite de naufrage ou échouement, volées

par des pirates ou prises de vive force par des ennemis.

Dans tous ces cas, l'affréteur a le droit d'exiger la restitution de la portion du fret par lui avancée.

Art. 1029. — Si les marchandises ont été sauvées ou rachetées, l'affréteur payera le fret acquis jusqu'au lieu du naufrage ou de la capture.

Si le navire, après avoir été réparé, conduit les marchandises sauvées jusqu'au port de destination, l'affréteur payera le fret intégralement, sans préjudice de ce qui sera décidé sur l'avarie.

Art. 1030. — Il n'est dû non plus aucun fret pour les marchandises sauvées en mer ou sur la côte sans la coopération du capitaine ou de l'équipage.

Code de commerce japonais :

Art. 610. — Un affrètement total de navire prend fin :

1° Par suite du motif spécifié dans l'article 584, 1 (si le navire se perd).

2° Si les marchandises se perdent par force majeure.

Si le motif prévu par l'article 584, 1 survient au cours d'un voyage, l'affréteur est tenu de payer le fret proportionnel au transport effectué ; toutefois, la somme à payer n'excèdera jamais la valeur des marchandises.

Art. 611. — (But du voyage non atteint : loi ou ordonnance, force majeure ; fret proportionnel, si le voyage a été commencé).

Art. 613. — Les dispositions des articles 610 et 611 s'appliquent par analogie à un contrat d'affrètement partiel du navire ou d'affrètement à la cueillette.

Si les motifs spécifiés dans les articles 610, 1 n° 2 et 611, 1, n'atteignent qu'une partie des marchandises, l'affréteur ou le chargeur peut résilier le contrat en payant le fret entier.

DEUXIÈME QUESTION. — Du fret en cas de vente de la cargaison. — **Est-ce que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route :**

1° pour les besoins du navire,

2° par suite de leur état d'avarie,

a) **Si celui-ci est dû au vice propre ?**

b) **S'il est dû à une fortune de mer ?**

Dans quelles proportions, ou sur quelles bases ?

§ Ier. — BESOINS DU NAVIRE

Code de commerce français :

Art. 234. — Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix, chez l'étranger, par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée.

L'affréteur unique ou les chargeurs divers, qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé.

A défaut du consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises.

Art. 298. — Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements.

Sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navire par le paragraphe 2 de l'article 216.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Projet Delarue :

Art. 301. — Le fret n'est dû que proportionnellement à la distance parcourue :

. . . . . .

2° Si les marchandises sont retirées par le chargeur pour empêcher qu'elles ne soient affectées à la grosse ou vendues pour les besoins du navire.

Loi belge :

Art. 93. — Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux vic-

tuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements, sauf dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires du navire par le § 2 de l'article 7.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises ont été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Code de commerce allemand :

Art. 632. — La résolution du contrat d'affrètement ne modifie en rien l'obligation du capitaine de prendre, en cas de perte du navire et en l'absence des intéressés, les mesures nécessaires au mieux de la cargaison (art. 535 à 537). En conséquence de quoi le capitaine a le droit et l'obligation, et en cas de nécessité pressante, si les circonstances l'exigent, sans même avoir demandé d'instructions préalables, soit de faire transporter la cargaison pour le compte des intéressés jusqu'au port de destination sur un autre navire, soit d'en effectuer le dépôt ou la vente. S'il la fait transporter ou qu'il la dépose, il a le droit d'en vendre une partie pour se procurer les moyens de réaliser ces mesures et de pourvoir à la conservation du reste ; s'il la

fait transporter, il peut emprunter à la grosse sur tout ou partie de la cargaison.

Toutefois le capitaine n'est pas tenu de se dessaisir de la cargaison ou de la passer à un autre capitaine pour en achever le transport, avant d'avoir encaissé le fret de distance ainsi que les autres créances du frêteur énumérées à l'article 614, et les sommes que la cargaison doit supporter pour frais d'avarie grosse, de sauvetage, de secours et d'emprunt à la grosse, ou avant d'avoir reçu des garanties pour fe paiement de ces sommes.

L'armateur répond sur le navire en tant que quelque chose a pu en être sauvé, et sur le fret, de l'exécution des obligations imposées au capitaine par le premier paragraphe du présent article (1).

Code de commerce italien :

Art. 575. — Le fret est dû pour les marchandises chargées que le capitaine a été contraint de vendre, de donner en gage ou d'employer en raison des besoins urgents du navire.

Il doit toutefois rembourser aux propriétaires la valeur que les marchandises avaient au lieu du chargement, si le navire est arrivé à bon port.

Dans le cas de perte du navire, le capitaine doit rembourser aux propriétaires des marchandises vendues ou employées, le prix qu'il en a retiré ; quant à celles données en gage, il doit le montant de la somme empruntée en se retenant toutefois le fret indiqué dans le connaissement.

---

(1) *Note du traducteur* : En cas d'absence de l'intéressé, la responsabilité du capitaine prend fin dès que la cargaison a trouvé quelqu'un ayant qualité pour s'en charger. Le capitaine a droit à un dédommagement pour les débours, le temps et les peines consacrés par lui au bien du chargement. — T. S. C., XV, 23.

(Cet article s'applique à l'affrètement partiel ou autre. — Art. 641).

Il est loisible dans l'un et l'autre cas aux propriétaires de faire l'abandon du navire.

Toutes les fois que l'exercice de ce droit a causé une perte à ceux à qui appartenaient les choses vendues, utilisées ou données en gage, la perte doit être répartie par contribution sur la valeur de ces choses et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont rendu nécessaires l'utilisation, la vente ou la mise en gage.

Code de commerce espagnol :

Art. 659. — Le fret sera dû pour les marchandises vendues par le capitaine pour pourvoir aux réparations indispensables du corps, de la machine ou des apparaux, ou pour les besoins rigoureux et urgents.

Le prix de ces marchandises sera fixé suivant le résultat de l'expédition, savoir :

1° Si le navire arrive heureusement au port de destination, le capitaine tiendra compte de leur valeur au prix moyennant lequel pareilles marchandises de même nature se vendent au dit lieu ;

2° Si le navire vient à se perdre, le capitaine tiendra compte des dites marchandises sur le pied qu'il les a lui-même vendues.

La même règle sera observée pour le payement du fret, qui sera payé intégralement si le navire arrive à destination, et proportionnellement à la distance parcourue, si le navire vient à se perdre.

Code de commerce portugais :

Art. 555. — Le fret des marchandises sacrifiées pour le

salut du navire et du chargement sera payé intégralement dans le compte d'avarie grosse.

§ 1er. — . . . . . .

§ 2. — Il en sera de même du fret des marchandises appliquées aux besoins du navire, s'il arrive à bon port, sauf l'obligation pour le navire de payer aux propriétaires de ces marchandises la valeur qu'elles auraient eue dans le port de débarquement.

Code de commerce néerlandais :

Art. 480. — Le fret est dû pour les marchandises, que le capitaine a été contraint de vendre d'après les dispositions de l'article 372.

Il est dû en entier, si le navire arrive à bon port.

Il est dû en partie, et en proportion de l'avancement du voyage, si le navire a péri.

Code de commerce scandinave :

Art. 57. — Le capitaine, avant de contracter un emprunt ou de vendre des marchandises ou de faire tout autre acte spécial au compte du chargeur, doit, autant que possible, demander ses instructions ou celles de son mandataire.

Art. 160. — (V. 1re question).

Code de commerce russe :

Art. 351. — Le capitaine doit délivrer la marchandise à lui confiée au lieu de destination. Cependant, dans les cas énumérés dans l'article 249, quand les ressources nécessaires ne peuvent être procurées par la mise en gage du navire, le capitaine peut vendre ou échanger une partie de la marchandise à l'effet d'obtenir les moyens nécessaires

pour la continuation du voyage et la délivrance, au terme convenu, du restant de la marchandise. Dans ce cas, la valeur des marchandises doit être remboursée au chargeur ou à qui de droit sur le pied du prix que les marchandises ont au lieu de destination. De son côté, le propriétaire des marchandises ne peut opérer aucune déduction sur le montant du fret, qu'il doit payer comme si toute la marchandise a été livrée à cette destination.

Code de commerce roumain :

Art. 585. — Le fret est dû pour les choses chargées que le capitaine a été forcé de vendre, d'engager ou d'employer pour les nécessités urgentes du navire.

Cependant, le capitaine est obligé de restituer aux propriétaires la valeur que ces choses auraient au lieu du déchargement, si le navire arrive à bon port.

Si le navire a été perdu, le capitaine restituera aux propriétaires des choses vendues ou employées, le prix qu'il en a reçu, et pour celles qui ont été mises en gage la somme empruntée, en retenant en même temps le fret porté aux connaissements.

Dans les deux cas les propriétaires ont le droit de faire l'abandon.

Si une perte résulte par là pour les propriétaires des choses employées, vendues ou mises en gage, la perte est répartie au marc le franc sur les valeurs et sur toutes les choses arrivées à destination, ou qui ont été sauvées du naufrage, par suite des événements maritimes qui ont nécessité l'emploi, la vente ou la mise en gage.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 49. — Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de voiles, cordages, apparaux, de

victuailles ou d'autres objets impérieusement nécessaires, et que les circonstances ou l'éloignement de la demeure des propriétaires du navire ou du chargement ne permettent pas de demander leurs ordres, le capitaine, après avoir constaté cette nécessité par un procès-verbal, signé par lui et les principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser par le tribunal, ou, à défaut, par l'autorité administrative, ou, à l'étranger, par le consul ottoman, ou, à son défaut, par l'autorité compétente des lieux, emprunter à la grosse sur le corps du navire et ses dépendances, et, s'il échet, sur la cargaison, ou si cet emprunt ne peut être fait en tout ou en partie, mettre en gage ou vendre aux enchères des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité, dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée.

L'affréteur unique ou les chargeurs divers qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut du consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises.

Art. 117. — Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant compte de leur valeur, au prix que le reste des marchandises ou autres pareilles de même qualité seront vendues au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des

marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant le fret en proportion de l'avancement du voyage.

Sauf dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navires par le § 2 de l'article 304 (abandon).

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie proportionnellement sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Code de commerce mexicain :

Art. 734. — Le fret sera dû pour les marchandises vendues par le capitaine pour pourvoir aux réparations indispensables du corps, de la machine ou des apparaux, ou pour les besoins indispensables et urgents.

Le prix de ces marchandises sera fixé suivant le résultat de l'expédition, savoir :

I. Si le navire arrive heureusement au port de destination, le capitaine tiendra compte de leur valeur au prix moyennant lequel pareilles marchandises de même nature se vendent au dit lieu ;

II. Si le navire vient à se perdre, le capitaine tiendra compte des dites marchandises sur le pied qu'il les a lui-même vendues.

La même règle sera observée pour le paiement du fret, qui sera payé intégralement si le navire arrive à destination, et proportionnellement à la distance parcourue, si le navire vient à se perdre.

Code de commerce argentin :

Art. 1086. — Les marchandises que le capitaine s'est vu obligé de vendre dans les cas prévus par l'art. 947, payent intégralement le fret.

Le fret des effets jetés à la mer pour le salut commun du navire ou de la cargaison, se paye intégralement comme avarie grosse

Art. 946. — (Réparations, achat d'instruments).

Art. 947. — . . . . . .

. . . . . .

Les marchandises vendues seront, dans ce cas, payées aux chargeurs au prix que les autres marchandises de même qualité obtiendront dans le port de déchargement, à l'époque de l'arrivée du navire, ou au prix fixé par experts, lorsque la vente aura compris toutes les marchandises de même qualité.

Si le prix courant est inférieur à celui moyennant lequel la vente a été réalisée, le bénéfice appartiendra au propriétaire des marchandises. Si le navire ne peut arriver à son port de destination, le compte se règlera moyennant le prix de vente.

Code de commerce chilien :

Art. 1027. — Le fret est dû :

1° Pour les marchandises que le capitaine vend durant le voyage pour faire face aux besoins urgents du navire.

Code de commerce japonais :

Art. 565. — Le capitaine ne peut faire les actes suivants que pour payer les frais de réparation, d'assistance en cas

de détresse, de sauvetage, et les dépenses nécessaires à la continuation du voyage :

1° La création d'une hypothèque sur le navire ;

2° Un emprunt ;

3° La vente ou la mise en gage de la cargaison en tout ou en partie, le cas mentionné dans l'article 562, 1 excepté (1).

Dans le cas d'une vente ou de la mise en gage de la cargaison par le capitaine, le montant des dommages-intérêts se fixe d'après la valeur que la cargaison aurait eue au port de déchargement et au temps de son arrivée, déduction faite de tous les frais ainsi épargnés.

Art. 569. — S'il y a nécessité pour la continuation du voyage, le capitaine peut, pour ce voyage, faire usage de la cargaison. Dans ce cas les dispositions de l'article 565 s'appliquent par analogie.

Art. 614. — L'armateur a droit au fret entier :

1° Si le capitaine a vendu ou hypothéqué la cargaison selon les dispositions de l'article 565, 1.

2° S'il a fait usage de la cargaison pour le voyage selon les dispositions de l'article 569

3° S'il a disposé des marchandises selon les dispositions de l'article 638.

Art. 638. — Les avaries communes comprennent tous les dommages et frais résultant de mesures prises par le capitaine en vue du navire ou de la cargaison pour les sauver d'un danger qui les menaçait tous les deux.

Les dispositions concernant les avaries communes n'affectent pas le droit des personnes intéressées de demander compensation à celui dont la faute a occasionné le danger.

---

(1) Intérêt des personnes intéressées à la cargaison.

§ 2. — ÉTAT D'AVARIE DES MARCHANDISES

Code de commerce français :

Art. 309. — En aucun cas le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

Art. 310. — Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix, ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Projet Delarue :

Art. 300. — Le fret entier en dû :

1°. . . . . .

2°. . . . . .

3° Si elles sont vendues en cours de route à raison de leur nature ou d'avaries provenant du vice propre.

Loi belge de 1879 :

Art. 76. — Quand les marchandises sont arrivées sans retard au lieu de destination, le chargeur ne peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du fret.

Art. 77. — Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Code de commerce allemand :

Art. 616. — Le fréteur n'est pas tenu d'accepter la marchandise en paiement du fret, quand même elle serait avariée ou détériorée.

Si pourtant il s'agit de récipients qui avaient été remplis de liquide et se sont entièrement ou presque entièrement vidés au cours du voyage, ces récipients peuvent lui être laissés en paiement du fret ou de ses autres créances.

Ce droit subsiste malgré la convention que le fréteur ne répondra pas du coulage ou malgré la clause « franc de coulage » Il s'éteint par la remise des récipients aux mains du destinataire.

Si le fret a été stipulé en bloc et que quelques récipients seuls se soient entièrement ou presque entièrement vidés, ceux-ci pourront ête délaissés pour le paiement d'une part proportionnelle du fret et des autres créances du fréteur.

Art. 618. — Nonobstant le défaut de livraison, le fret est dû pour les marchandises dont la perte a été causée par leur nature même et notamment par corruption intérieure, dépérissement, ou coulage normal, et pour les animaux morts pendant le voyage.

Les dispositions relatives à l'avarie grosse déterminent la mesure dans laquelle le fret doit être payé pour les marchandises sacrifiées en cas d'avaries grosses.

Code de commerce italien :

Art. 581. — En aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret des marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre, par cas fortuit ou par force majeure. Si toutefois des futailles contenant vin, huile ou autre liquide ont

tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, les dites futailles pourront être abandonnées pour le fret correspondant aux marchandises qu'elles contenaient.

Code de commerce espagnol :

Art. 663. — Les marchandises qui subiront des détériorations ou une diminution par suite d'un vice propre ou de la mauvaise qualité et de la mauvaise condition de l'emballage, ou par cas fortuit, devront le fret intégralement ainsi qu'il aura été convenu dans le contrat d'affrètement.

Art. 664. — L'augmentation naturelle en poids ou volume des marchandises chargées sur le navire profitera au propriétaire et il sera dû le fret correspondant fixé dans le contrat pour lesdites marchandises.

Art. 687. — Les affréteurs et les chargeurs ne pourront abandonner, en paiement du fret et des autres frais, les marchandises avariées par suite d'un vice propre ou d'un cas fortuit.

Il y aura lieu cependant à l'abandon si le chargement consistant en liquides, il s'est écoulé et il n'est resté dans les récipients que le quart de leur contenu.

Code de commerce portugais :

Art. 555. — Le fret des marchandises sacrifiées, etc.

§ 1er. — Sera aussi payé intégralement le fret des marchandises qui périront pendant le voyage par suite d'un vice propre, ou qui seront vendues au profit exclusif du chargeur, sauf la déduction des frais que, par suite de cet événement, le capitaine n'aura plus à supporter.

Art. 562. — L'affréteur ne peut demander une réduction de fret, ni abandonner les marchandises pour le fret, sous

prétexte de retard dans l'arrivée, de diminution de valeur ou de détérioration.

Paragraphe unique. — Dans le cas où des futailles contenant des liquides auraient un coulage dépassant la moitié, elles peuvent être abandonnées pour le fret avec leur contenu.

Code de commerce néerlandais :

Art. 497. — Le chargeur ne peut, en aucun cas, abandonner les marchandises pour le fret. Néanmoins, si des futailles contenant des liquides ont tellement coulé pendant le voyage, qu'elles soient vides ou presque vides, ces futailles pourront être abandonnées pour le fret, avaries et frais.

Code de commerce scandinave :

Art. 151. — Les marchandises ne se retrouvant plus à la fin du voyage ne devront pas payer de fret, si ce n'est lorsque leurs vices propres ont été la cause de leur perte ou les défauts de l'emballage, ou la faute de celui qui a fait le chargement, ou lorsque la vente a été faite pour le compte de leur propriétaire pendant le cours du voyage.

Si pour ces marchandises le fret avait été payé d'avance, il y aurait lieu de le restituer (1).

Art. 152. — S'il s'agit de fûts qui étaient remplis de liquides et qui sont vides de plus de moitié, le propriétaire de ces fûts peut les délaisser pour se dispenser de payer le

(1) Le contrat d'affrètement est un contrat continu, c'est une location *sui generis* ; le fret ne peut être dû que pour ce qui a été transporté jusqu'à destination. Le cas fortuit se répartit donc de telle sorte qu'en cas de perte l'objet périt pour l'affréteur, mais que le fréteur ne peut réclamer de fret.

fret ; mais ce droit ne survit pas au fait de la délivrance au destinaire, et n'aura pas lieu lorsque lors de son chargement le fût était en mauvais état ou était emballé d'une manière insuffisante et qu'il en a été fait mention conformément à l'article 147 par le capitaine sur le connaissement (1).

Code de commerce russe :

Art. 395. — Quand le navire commence à se détériorer ou que la cargaison se trouve endommagée, soit par suite d'un vice propre ou à cause d'emballage ou d'arrimage défectueux fait sans une attention suffisante, ou si un liquide commence à fermenter, s'aigrit, coule, par lui-même ou à la suite de la défectuosité du récipient, ces dommages sont considérés comme des avaries simples ou particulières (2).

Art. 396. — Dans les avaries simples ou particulières, chacune supporte sa part du dommage, et ce qui est épargné ou sauvé est restitué à qui de droit.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 591. — Dans aucun cas, le chargeur ne peut demander une diminution du fret.

Le chargeur ne peut abandonner, pour le prix du fret, les choses chargées, diminuées de valeur ou avariées par leur vice propre, par cas fortuit ou par force majeure. Cependant, si les vins, huiles ou autres liquides ont coulé, les fûts qui les contenaient, restés vides ou à peu près

(1) Les liquides forment une catégorie spéciale d'effets transportés : on admet que si la diminution d'un fût est de plus de moitié, on peut délaisser la totalité.

(2) L'art. 394 porte comme avaries simples ou particulières, celles qui proviennent du mauvais temps ou autre cas fortuit.

vides, peuvent être abandonnés pour le fret qui doit en être payé.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 130. — Lorsque le fréteur et le capitaine ont satisfait, en ce qui les concerne, au contrat d'affrètement, l'affréteur ou chargeur ne peut demander une diminution sur le fret convenu.

Art. 131. — Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit. Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Code de commerce mexicain :

Art. 738. — Les marchandises qui subiront des détériorations ou une diminution par suite d'un vice propre ou de la mauvaise condition de l'emballage, ou par cas fortuit, devront le fret intégralement ainsi qu'il aura été convenu dans le contrat d'affrètement.

Art. 739. — L'augmentation naturelle en poids ou volume des marchandises chargées sur le navire, profitera au propriétaire et il sera dû le fret correspondant fixé dans le contrat pour lesdites marchandises.

Art. 762. — Les affréteurs et les chargeurs ne pourront abandonner en payement du fret ou des autres frais, les marchandises avariées par suite d'un vice propre ou d'un cas fortuit.

Il y a lieu cependant à l'abandon si, le chargement consistant en liquides, il s'est écoulé et il n'est resté dans les récipients que le quart de leur contenu.

Code de commerce argentin :

Art. 1085. — Les marchandises qui ont éprouvé des détériorations ou des déchets par suite de circonstances dont le capitaine n'est pas responsable, payent intégralement le fret suivant ce qui est convenu dans la charte-partie.

Les effets qui, à raison de la nature, sont susceptibles d'augmentation ou de diminution, augmentent ou diminuent, pour le compte de leurs propriétaires. Dans l'un et l'autre cas, le fret est payé d'après le résultat du compte, du mesurage ou du pesage fait au moment du déchargement.

Art. 1090. — Le chargeur ne peut abandonner les marchandises en paiement du fret, à moins qu'il ne s'agisse de liquides dont les récipients ont perdu plus de la moitié de leur contenu.

Code de commerce chilien :

Art. 1027. — Le fret est dû :

1°. . . . . .

2° Pour les marchandises qui ont éprouvé des détériorations ou des pertes par cas fortuit, vice propre de la chose, mauvaise qualité ou mauvaise condition de l'emballage ;

3°. . . . . .

4° Pour l'augmentation de poids ou de volume des marchandises chargées.

Art. 1032. — Le frêteur n'est pas tenu de recevoir, en payement du fret, des marchandises saines ou avariées : les chargeurs pourront toutefois lui abandonner pour le fret les liquides dont les récipients auront perdu plus de la moitié de leur contenu.

Art. 1033. — Le frêteur ne supportera aucune diminution du fret gagné conformément à la charte-partie en dehors des cas spécifiées par la loi.

Code de commerce japonnais :

Art. 605. — Si le fret est fixé d'après le poids ou la quantité des marchandises, le montant du fret est déterminé d'après le poids ou la quantité des marchandises au moment de leur délivrance.

TROISIÈME QUESTION. — Du fret au cas où le navire est condamné. — **Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est condamné au port de refuge et ne peut achever son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire parvient à destination? Sur quelles bases et dans quelles proportions ?**

Code de commerce français :

Art. 238. — Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

Art. 296. — Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre, ou de payer le fret entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Art. 297. — Le capitaine perd son fret, et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

Projet Delarue :

Art. 293. — Si, en cours de voyage, il y a nécessité, par fortune de mer, de relâcher et de réparer le navire, le chargeur est tenu d'attendre.

Dans le cas où les réparations ne pourraient être faites

et où la condamnation serait prononcée, le capitaine devrait s'employer à trouver un autre navire propre à achever le voyage au compte du fréteur.

Art. 300. — Le fret entier est dû :

1° Si les marchandises sont délivrées en bon état au port de destination.

Art. 301. — Le fret n'est dû que proportionnellement à la distance pacourue :

1° Si dans le cas de l'article 293, le capitaine n'a pu trouver de navire pour achever le voyage.

Art. 302. — Il n'est dû aucun fret :

1° Si le navire a pris la mer sans être en parfait état de navigabilité.

Loi belge de 1879 :

Art. 94. — Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret est réglé ainsi qu'il est dit en l'article 97.

Art. 95. — Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ. — (C. civ., 1142.)

Art. 97. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après

naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination.

Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée, à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui ; et si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

Code de commerce allemand :

Art. 632. — La résolution du contrat d'affrètement ne modifie en rien l'obligation du capitaine de prendre, en cas de perte du navire et en l'absence des intéressés, les mesures nécessaires au mieux de la cargaison (art. 535 à 537). En conséquence de quoi, le capitaine a le droit et l'obligation, et en cas de nécessité pressante, si les circonstances l'exigent, sans même avoir demandé d'instructions préalables, soit de faire transporter la cargaison pour le compte des intéressés jusqu'au port de destination sur un autre navire, soit d'en affectuer le dépôt ou la vente. S'il la fait transporter ou qu'il la dépose, il a le droit d'en vendre une partie pour se procurer les moyens de réaliser ces mesures et de pourvoir à la conservation du reste ; — s'il la fait transporter, il peut emprunter à la grosse sur tout ou partie de la cargaison.

Toutefois le capitaine n'est pas tenu de se dessaisir de la cargaison ou de la passer à un autre capitaine pour en achever le transport, avant d'avoir encaissé le fret de distance ainsi que les autres créances du fréteur énumérées à l'article 614, et les sommes que la cargaison doit supporter pour frais d'avarie grosse, de sauvetage, de secours

et d'emprunt à la grosse, ou avant d'avoir reçu des garanties pour le paiement des ces sommes.

L'armateur répond sur le navire en tant que quelque chose a pu en être sauvé, et sur le fret, de l'exécution des obligations imposées au capitaine par le premier paragraphe du présent article (1).

Code de commerce italien :

Art. 514. — Tout capitaine de navire engagé pour un voyage est tenu de l'achever à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

Dans le cas d'innavigabilité déclarée, le capitaine doit faire toutes diligences pour se procurer un autre bâtiment à l'effet de transporter la cargaison au lieu de destination.

Art. 570. — Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage par suite d'un cas fortuit ou de force majeure, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le fret est dû proportionnellement au voyage accompli.

Si, pour conduire au lieu de leur destination les marchandises chargées, le capitaine a nolisé un autre navire, le nouveau fret est réputé contracté pour le compte du chargeur.

Art. 571. — Le capitaine perd son fret et il répond des dommages-intérêts de l'affréteur si celui-ci prouve que lorsque le navire a fait voile il était hors d'état de naviguer.

---

(1) *Note du traducteur :* En cas d'absence de l'intéressé, la responsabilité du capitaine prend fin dès que la cargaison a trouvé quelqu'un ayant qualité pour s'en charger. Le capitaine a droit à un dédommagement pour les débours, le temps et les peines concacrés par lui au bien du chargement. — Trib. sup. de com. de l'Empire, XV, 23.

La preuve est admissible nonobstant les certificats de visite qui auraient été délivrés au départ.

Codè de commerce espagnol :

Art. 657. — Si durant le voyage le navire se trouve hors d'état de naviguer, le capitaine sera tenu d'en fréter à ses frais un autre en bon état pour recevoir la cargaison et la transporter à destination. A cet effet, il sera tenu de chercher un navire non seulement dans le port de relâche, mais même dans les ports voisins jusqu'à une distance de 150 kilomètres.

Si le capitaine, par indolence ou par dol, ne leur procure pas un navire pour transporter la cargaison à destination, les chargeurs, après sommation préalable adressée au capitaine d'avoir à louer un autre navire dans un délai qui ne sera pas susceptible d'être prorogé, pourront contracter eux-mêmes l'affrètement en demandant par enquête à l'autorité judiciaire d'approuver par décision rendue en la forme sommaire le contrat par eux conclu (1).

La même autorité obligera, par voie de contrainte, le capitaine à réaliser pour son compte et sous sa responsabilité l'affrètement fait par les chargeurs.

Si le capitaine, malgré ses diligences, ne trouve pas à fréter un navire, il déposera la cargaison à la diposition des chargeurs et il rendra compte de l'événement à ceux-ci par la première occasion, et, dans ce cas, le fret sera réglé d'après la distance parcourue par le navire, sans qu'il y ait lieu à aucune indemnité.

Art. 676. — Le capitaine perdra son fret et devra indemniser les chargeurs toutes les fois que ceux-ci prouvent,

(1) *Note du traducteur* : La procédure sommaire indiquée par cet article n'a pas encore été réglementée.

même contre le procès-verbal de visite, si le navire a été visité dans le port de départ, que le navire ne se trouvait pas en état de naviguer au moment de la réception de la cargaison.

C'est une des questions sur lesquelles portera le projet de réforme de la loi d'*Enjuiciamento civil* rendue nécessaire par la promulgation des nouveaux Codes civil et de commerce.

Code de commerce portugais :

Art. 513. — Le capitaine ne peut vendre le navire sans une autorisation spéciale du propriétaire, sauf le cas unique d'innavigabilité.

§ 1er. — L'innavigabilité sera déclarée et la vente ordonnée par le président du tribunal de commerce ou le magistrat par lui désigné, et si le fait se produit en pays étranger, par l'agent consulaire portugais ou, à son défaut, par l'autorité judiciaire du pays.

§ 2. — Si le navire est déclaré innavigable, il incombe au capitaine de se procurer et d'affréter un autre navire pour conduire le chargement à sa destination.

§ 3. — L'obligation mentionnée au paragraphe précédent cesse si l'on exige de lui un fret supérieur à celui que comporte le navire, à moins que les intéressés dans le chargement ne conviennent d'une augmentation de fret, laquelle, en ce cas reste à leur compte.

Art. 557. — Il n'est pas dû de fret par l'affréteur s'il prouve que le navire était innavigable au moment d'entreprendre le voyage pour lequel il avait été affrété.

Code de commerce néerlandais :

Art. 478. — Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur ou le chargeur

est tenu d'attendre jusqu'à ce que le navire soit radoubé, ou de retirer ses marchandises en payant le fret entier et l'avarie grosse, et sauf les dispositions portées à l'article 511.

Si le navire est frété au mois, il ne doit pas de fret pendant le temps du radoub, ni une augmentation de fret si le navire est frété pour le voyage.

Si le navire ne pouvait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer, pour son compte et sans pouvoir exiger une augmentation de fret, un ou plusieurs autres, à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

Si le capitaine n'a pu louer un ou plusieurs autres navires sur le lieu même ou dans un lieu voisin, le fret n'est dû qu'en proportion de la partie du voyage déjà effectuée.

Dans ce dernier cas, le transport des marchandises sera remis au soin de chaque chargeur, sauf l'obligation du capitaine de leur notifier non seulement l'état des affaires, mais aussi de prendre dans cet intervalle les mesures nécessaires pour la conservation de la charge.

Le tout, sauf conventions contraires des parties.

Art. 479. — Si les affréteurs prouvent que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer, ils ne sont tenus à aucun fret et ont droit à des dommages et intérêts.

Cette preuvre est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

Code de commerce scandinave :

Art. 57. — Le capitaine . . . . . .

Si le navire a fait naufrage ou est déclaré innavigable, le capitaine doit, si le chargeur n'a pas de mandataire sur place et si l'on ne peut attendre ses instructions, expédier ses marchandises par un autre navire au lieu de destination

au fret le plus bas possible, ou les faire décharger et vendre, le tout suivant les circonstances.

La vente du chargement doit, autant que possible, se faire par adjudication.

Art. 160. — Lorsqu'il y a perte du navire au cours du voyage, ou s'il ne peut être radoubé, le contrat d'affrètetement sera résolu de plein droit, sauf l'obligation pour le capitaine de prendre les mesures indiquées à l'article 57 pour le compte du chargeur.

Le fret ne sera dû que d'après la distance parcourue relativement au voyage entier stipulé, en mettant cependant en ligne de compte le temps nécessaire pour le voyage, les difficultés particulières et les frais proportionnellement à ce qui restait à accomplir. Des arbitres fixeront le fret à payer, en cas de désaccord des parties.

On pourra abandonner le restant des marchandises pour se dispenser de payer le fret.

Art. 142. — . . . . . .

. . . . . .

Si cet état défectueux du navire existait dès le commencement du voyage, et avait causé le dommage, mais s'il était impossible avec la plus grande diligence de découvrir ces défectuosités, aucune indemnité ne serait due par le fréteur.

Code de commerce russe :

Art. 345. — Lorsqu'au cours du voyage le navire subit une avarie, et que le capitaine se trouve dans la nécessité de relâcher dans une ville ou port, si le capitaine croit que les réparations ne sont pas de nature à être faites dans un bref délai, mais, qu'il sache d'autre part, que le retard qui en résultera nécessairement pour la livraison de la marchandise ne manquera pas de causer un dommage considé-

rable à un chargeur, le capitaine peut affréter un autre navire pour transporter lesdites marchandises au lieu de destination. Le montant du fret doit alors entrer en règlement d'avaries.

Art. 418. — Si le navire subit en cours de route, des avaries de nature à l'empêcher de poursuivre son voyage jusqu'au lieu de destination, de sorte que le capitaine soit forcé de faire escale dans un port se trouvant sur sa route pour faire les réparations nécessaires, et s'il prévoit que le navire ne sera pas en état de se remettre en route pour arriver au terme convenu au port de destination et que ce retard entraînerait des dommages pour le propriétaire de la marchandise ou de la cargaison, le capitaine a le droit, dans ce cas, d'affréter un autre navire ; s'il en trouve un à un prix convenable il paie les deux tiers du fret, le reste est supporté par le propriétaire de la marchandise. Le capitaine qui s'est ainsi engagé à délivrer la marchandise au port de destination, reçoit la moitié de la gratification qui est due au capitaine ; il remet la seconde moitié au capitaine qui l'a chargé du transport de la marchandise. Les obligations du capitaine qui était forcé de faire escale dans un port, par nécessité ou par suite d'avaries subies par le navire, de même que les obligations de la douane dans ce cas, sont régies par les lois douanières.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 524. — Le capitaine qui s'est engagé à faire un voyage est tenu de l'achever, sous peine de tous dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

Si le navire a été déclaré innavigable, le capitaine doit faire toutes diligences pour se procurer un autre navire avec lequel il puisse transporter les choses chargées au lieu de destination.

Art. 580. — Si, par suite d'un cas fortuit ou de force majeure le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est obligé d'attendre ou de payer en entier le fret.

Si le navire ne peut pas être radoubé, le fret est dû proportionnellement au chemin parcouru.

Si pour le transport des chose chargées au lieu de destination le capitaine avait affrété un autre navire, le nouvel affrètement est réputé fait pour le compte du chargeur.

Art. 581. — Le capitaine perd le fret et est tenu de dommages-intérêts envers l'affréteur, si ce dernier prouve que le navire n'était pas en état de navigabilité lorsqu'il est parti.

La preuve est admise même contre les certificats de visite.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 115. — (Même texte que l'article 478 du Code de commerce néerlandais).

Art. 116. — (Même texte que l'article 479 du Code néerlandais).

Code de commerce mexicain :

Art. 732. — (Même texte que l'article 657 du Code de commerce espagnol),

Art. 751. — (Même texte que l'article 657 du Code de commerce espagnol).

Code de commerce argentin :

Art. 1075. — Si le navire n'est pas susceptible d'être réparé, le capitaine est tenu de fréter, à ses frais, sans

pouvoir exiger aucun supplément de fret, un ou plusieurs navires pour transporter le chargement à destination.

Si le capitaine ne peut fréter d'autres navires, le chargement sera déposé pour le compte des affréteurs, dans le port de relâche, et le fret du navire demeuré hors d'usage sera réglé à raison de la distance parcourue.

Dans ce dernier cas, le transport des marchandises appartiendra aux chargeurs, sauf l'obligation pour le capitaine de leur notifier la situation où il se trouve, et de prendre, dans l'intervalle, toutes les mesures nécessaires pour assurer la conservation du chargement.

Art. 1076. — Si les chargeurs établissent que le navire demeuré hors d'usage n'était pas en état de navigeur lorsqu'il a reçu le chargement, ils ne pourront être tenus d'acquitter le fret, et l'affréteur devra les indemniser de tous les dommages et préjudices.

Cette preuve sera recevable malgré le certificat de visite sur l'aptitude du navire à entreprendre le voyage.

Code de commerce chilien :

Art. 1019. — Si le navire ne peut être utilement réparé, le capitaine devra en fréter un autre pour son compte et effectuer le transport sur ce navire, sans avoir droit à aucune augmentation de fret.

Dans ce cas il sera tenu d'accompagner le chargement jusqu'à ce qu'il ait fait livraison à destination.

S'il ne trouve pas un autre navire dans les ports qui sont à 130 kilomètres de distance, le capitaine déposera la cargaison pour le compte des affréteurs, en leur donnant avis du dépôt, et il exigera sans autre indemnité, le fret proportionnel à la distance parcourue.

Art. 1020. — Toutes les fois que, par malice ou négligence le capitaine ne se procure pas un navire pour trans-

porter le chargement, les affréteurs pourront en chercher et en louer un pour le compte et aux frais du fréteur, après avoir adressé au capitaine deux sommations judiciaires dans les derniers quinze jours du délai dont il est parlé dans l'article 1018.

L'affrètement contracté par les chargeurs sortira effet malgré l'opposition du capitaine.

Art. 1021. — Les chargeurs, s'ils rapportent la preuve que le navire n'est pas en état de naviguer lorsqu'il a reçu le chargement, ne seront tenus de payer aucun fret, et ils pourront réclamer du fréteur les dommages et préjudices par eux éprouvés.

La preuve sera recevable nonobstant l'acte de visite dont il est parlé dans le numéro 3 de l'article 899.

Code de commerce du Japon :

Art. 611. — Lorsque le voyage ou le transport se trouve en contravention avec une loi ou ordonnance, ou si par suite de force majeure le but du voyage ne peut être atteint, chacun des contractants peut résilier le contrat.

Si ce motif ne survient qu'après le commencement du voyage et que par suite de ce motif le contrat est résilié, l'affréteur est tenu de payer le fret proportionnel au transport effectué.

QUATRIÈME QUESTION. — Question du demi-fret et du fret sur le vide. — **Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, — convient-il de fixer législativement l'indemnité due (demi-fret et fret vide), ou convient-il de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ?**

Code de commerce français :

Art. 228. — L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie est tenu de payer le fret en entier, et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalilité du chargement qu'il devait faire.

Si le navire a reçu une partie de son chargement et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera au capitaine.

Art. 291. — Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer, et ceux du retardement.

Art. 294. — . . . . . .
. . . . . .

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

Projet Delarue :

Art. 287. — Quand l'écrit est signé, si le contrat est rompu par la volonté ou le fait de l'un ou l'autre contractant, la somme convenue pour le prix du transport, laquelle est dénommée fret, est due à titre d'indemnité, sauf convention contraire.

Art. 296. — Celui qui affrète, soit la totalité, soit une partie du navire, doit fournir un plein et entier chargement pour l'utilisation des cales affectées au transport des marchandises, ou de la partie du pont sur laquelle il est permis de charger, d'après les règles précédemment établies.

Le fret sera dû sur toutes les marchandises qui auraient dû être chargées.

Art. 298. — Le chargeur a le droit de retirer ses marchandises au départ, et dans tous les ports d'escale et de relâche à la condition de payer les frais de décharge, les contributions d'avaries grosses et le fret, dans les conditions ci-après determinées (1).

Loi belge de 1879 :

Art. 75. — L'affréteur est tenu de deux obligations principales : 1° d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé ; 2° de payer le fret convenu.

(1) V. *Chapitre II : Du fret, de ses accessoires et de son règlement.* — Il n'est pas question du retrait des marchandises *au départ*. Le fret entier serait donc dû (art. 287 du projet-Delarue).

Lorsqu'il n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paye le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Si, sans avoir rien chargé, il rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Il ne peut plus rompre le voyage dès que le navire a reçu une partie de son chargement; si dans ce cas le navire part à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine, à moins que le chargement ne soit fait à cueillette.

Art. 87. — Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et ceux du retardement.

Art. 82. — Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargemant ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

Angleterre :

En Grande-Bretagne, en cas de résiliation du contrat par la volonté de l'affréteur avant le chargement, il n'y a pas de forfait légal analogue au demi-fret. L'armateur a,

dans ce cas, droit à des dommages-intérêts. — (Lyon-Caen et Renault, t. V, n° 804, note 2).

Code de commerce allemand :

Art. 578. — Le fréteur doit, sur la réquisition de l'affréteur, partir même sans avoir embarqué toute la cargaison stipulée. Mais il ne lui revient pas seulement alors le fret complet, et le cas échéant, une indemnité de surestaries : il peut en outre, réclamer la constitution de sûretés spéciales, si par suite de l'insuffisance de la cargaison, la garantie de l'intégralité du fret lui échappe. Enfin l'affréteur devra lui rembourser les frais supplémentaires qui pourraient lui être occasionnés par la non-charge.

Art. 579. — Si l'affréteur n'a pas complètement effectué le chargement avant l'expiration du délai pendant lequel le fréteur est tenu de l'attendre, ce dernier a le droit, à moins que l'affréteur ne se désiste de la convention, de commencer le voyage et de faire valoir les réclamations énumérées au précédent article.

Art. 580. — Qu'il s'agisse d'une simple traversée ou d'un ensemble de voyages, tant que le voyage n'est pas commencé l'affréteur peut se désister de la convention à la condition de payer à titre de faux fret la moitié du fret convenu.

Dans l'esprit de la présente disposition le voyage sera considéré comme commencé :

1° Quand l'affréteur aura donné congé de départ au capitaine ;

2° Quand le chargement aura déjà été effectué en tout ou partie et que les estaries seront terminées.

Art. 581. — Si l'affréteur fait usage, après livraison de la cargaison, du droit déterminé par le précédent article, il supportera aussi les frais de chargement et décharge-

ment, et sera tenu de l'indemnité de surestaries (art. 572) pour le temps nécessaire au déchargement, à moins que le déchargement ne s'effectue au cours des estaries. Le déchargement doit être effectué avec toute la célérité possible.

Le fréteur est obligé de s'accommoder de l'arrêt provenant du déchargement, même lorsque les estaries sont ainsi dépassées ; quand le délai d'estaries est outrepassé, il a droit à l'indemnité de surestaries et à la réparation du préjudice qu'il aurait éprouvé par suite du dépassement des estaries, si ce préjudice est supérieur à l'indemnité de surestaries.

Art. 582. — Lorsque le voyage est commencé dans le sens de l'article 580, l'affréteur ne peut renoncer au contrat et réclamer le déchargement qu'à la condition de verser intégralement le fret et tout ce à quoi le fréteur a droit aux termes de l'article 614 et de payer ou de garantir par des sûretés les créances qui compètent à ce dernier d'après l'article 614.

En cas de déchargement, l'affréteur doit une indemnité non seulement pour le supplément de frais occasionnés par cette opération, mais pour le dommage causé au fréteur par le retard qui en est la conséquence.

Le fréteur n'est tenu ni de changer son itinéraire, ni de relâcher pour opérer le déchargement.

Art. 583. — L'affréteur n'est tenu que des deux tiers du fret entier à titre de faux fret, et non plus de l'intégralité du fret, lorsque le navire a été nolisé pour un chargement de retour à effectuer immédiatement, ou si, pour exécuter le contrat et prendre le chargement, il doit venir d'un autre port, et que, dans ces deux cas, la dénonciation des conventions a été faite avant que la traversée de retour ou le voyage à partir du port de déchargement aient commencé au sens de l'article 580.

Art. 584. — S'il s'agit de tout autre ensemble de voyages, le fréteur aura droit au fret entier à titre de faux fret, lorsque le contrat est dénoncé par l'affréteur avant que la dernière partie du voyage est commencée au sens de l'article 580 : il y aura lieu cependant de déduire une quote-part correspondante, si les circonstances permettent d'établir que la dénonciation a épargné des impenses au fréteur et qu'il a eu par ailleurs l'occasion de se procurer du fret.

La déduction, en aucun cas, ne pourra dépasser la moitié du fret.

Art. 585. — Si l'affréteur n'a livré aucune cargaison à l'expiration des estaries, le fréteur n'est plus tenu d'observer les conditions du contrat, et peut faire valoir contre l'affréteur les mêmes réclamations qu'il eût été en droit d'élever en cas de dénonciation.

Art. 586. — Le fret que le fréteur peut se procurer en chargeant d'autres marchandises, n'entre pas dans le calcul du faux fret. Il n'est pas dérogé à la prescription du paragraphe premier de l'article 584.

L'action du fréteur en vue d'obtenir un faux fret n'est point influencée par le fait qu'il effectue les voyages déterminés par le contrat.

Le faux fret ne fait pas obstacle aux actions du fréteur aux fins de se faire attribuer l'indemnité de surestaries et les autres créances qui lui sont reconnues par l'article 614.

Art. 587. — Si l'affrètement porte sur une part proportionnelle du navire ou sur une contenance déterminée, les articles 567 à 586 s'appliquent sous les réserves ci-après :

1° Le fréteur recevra, dans le cas où, aux termes de ces articles, il eût dû se contenter d'une partie du fret, le fret entier à titre de faux fret, à moins que tous les affréteurs ne dénoncent le contrat et ne livrent aucune cargaison.

Il y aura cependant lieu de déduire du fret entier celui

qui s'applique aux marchandises que le frêteur aura pu charger aux lieu et place de celles qui ne lui auront pas été livrées.

2° Dans les cas des articles 581 et 582, l'affrêteur ne peut plus demander le déchargement — quand celui-ci aurait pour conséquence le retard du voyage — ou un transbordement, à moins que tous les affrêteurs y consentent. En outre, l'affrêteur est tenu, non seulement de payer les frais du déchargement, mais en outre de réparer le dommage qui pourrait résulter du déchargement.

Si tous les affrêteurs font usage du droit de dénonciation, on s'en tiendra aux dispositions des articles 581 et 582.

Art. 588. — Si l'affrêtement est fait à cueillette, l'affrêteur doit effectuer le chargement sans délai sur la réquisition du capitaine.

S'il tarde, le frêteur n'est pas tenu d'attendre la livraison, et il est en droit, si le départ a lieu sans que les marchandises soient livrées, d'exiger le fret entier. Il y aura pourtant lieu d'en déduire le fret afférent aux marchandises que le frêteur aurait chargées en remplacement de celles qui ne lui auraient pas été livrées.

Le frêteur, qui est dans l'intention de réclamer le fret aux affrêteurs en retard est obligé, à peine de déchéance, de leur en donner avis avant le départ. Les prescriptions de l'article 571 s'appliquent à cette notification (1).

Art. 589. — Lorsque le chargement est effectué, l'affrêteur ne peut plus, même en payant le fret intégral ainsi que tout ce qui, aux termes de l'article 614, est dû au frêteur et ce qui est attribué à ce dernier par l'article 615, ou en

1) *Note du traducteur :* Lorsqu'en matière d'affrêtement à cueillette, on est convenu d'un délai de chargement et de déchargement calculé en jours, on supputera ce délai, — s'il s'élève un doute sur l'interprétation de la convention, — comme il est dit au paragraphe 2 de l'article 567. — T. S. C , XII, 43.

affectant des sûretés à ses paiements, dénoncer le contrat et exiger le déchargement des marchandises que sous la réserve des dispositions n° 2 du paragraphe premier de l'article 587.

La prescription du paragraphe 3 de l'article 582 s'applique en ce cas.

Art. 590. — Quand un navire est affrété à cueillette, et que le moment du départ n'a pas été déterminé, il appartient au juge de décider, à la requête de l'affréteur et d'après les circonstances de l'espèce, le délai au delà duquel le voyage ne pourra pas être ajourné.

Code de commerce italien :

Art. 564. — L'affréteur qui avant le départ du navire déclare rompre le voyage sans avoir rien chargé doit payer la moitié du fret.

S'il n'a pas déclaré rompre le voyage ou s'il charge une quantité moindre que ce qui est convenu, il doit payer le fret entier.

S'il charge davantage, il paie le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Art. 565. — Si le contrat de nolissement a pour objet le transport de choses déterminées, le chargeur peut retirer les marchandises chargées avant le départ du navire en payant la moitié du fret.

En ce cas, il supporte les frais de chargement, de déchargement et de rechargement des autres marchandises qu'il s'agit de transporter, ainsi que les frais de retardement.

Art. 568.— . . . . . .

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine ainsi que l'indemnité de retardement.

Code de commerce espagnol :

Art. 680. — L'affréteur qui ne complètera pas intégralement la cargaison qu'il s'est obligé à embarquer, payera le fret de la partie qu'il manque à charger, à moins que le capitaine n'ait trouvé une autre cargaison pour compléter le chargement du navire, auquel cas le premier affréteur payera seulement les différences s'il y a lieu.

Art. 685. — Dans les affrètements à cueillette (*à carga general)* l'un quelconque des chargeurs pourra décharger les marchandises avant le voyage commencé, en payant la moitié du fret, les frais faits pour estiver ou réestiver, ainsi que tout autre dommage résultant de cette cause occasionné aux autres chargeurs.

Art. 688. — Le contrat d'affrètement pourra être résilié sur la demande de l'affréteur :

1° Si avant de charger le navire l'affréteur abandonne l'affrètement et paye la moitié du fret convenu.

Code de commerce portugais :

Art. 552. — Si le navire, est frété pour la totalité et que l'affréteur n'en complète pas le chargement, le capitaine ne peut charger d'autres marchandises à l'insu de l'affréteur.

§ *unique*. Le fret des marchandises qui complètent le chargement appartient à l'affréteur.

Art. 553. — L'affréteur qui renonce à son contrat avant de commencer le chargement doit la moitié du fret.

§ 1er. S'il fait un chargement moindre que le chargement convenu, il doit le fret en entier.

§ 2. S'il fait un chargement dépassant ce qui avait été convenu, il doit un fret pour l'excédent.

Art. 554. — L'affréteur peut retirer du bord des objets qu'il y avait chargés, s'il paye le fret en entier, ainsi que

les frais d'entrée à bord, d'arrimage et de déchargement, et s'il restitue les connaissements.

Code de commerce néerlandais :

Art. 464. — Lorsque l'affréteur n'a rien chargé dans le délai fixé par la charte-partie ou par la loi, le fréteur a le choix :

Soit de demander l'indemnité fixée par la charte-partie pour le retard, ou une indemnité à régler par experts, à défaut de convention ;

Soit de résilier le contrat d'affrètement et d'exiger de l'affréteur la moitié du fret ou nolis convenu, avec avarie et chapeau ;

Soit d'entreprendre le voyage sans chargement trois fois vingt-quatre heures après sommation, et d'exiger de l'affréteur, le voyage fini, le fret entier et les jours de planche supplémentaires, s'il y en a eu.

Art. 465. — Lorsque l'affréteur n'a chargé qu'en partie dans le délai, le fréteur a le choix ;

Soit de demander les indemnités mentionnées à l'article précédent ;

Soit d'entreprendre le voyage avec la partie du chargement sur le pied du dernier alinéa du dit article.

Art. 466. — Si, le navire étant parti sans chargement, ou avec une partie du chargement, il lui survient, pendant le voyage, quelque avarie qui serait répartie comme avarie grosse, dans le cas où le bâtiment aurait eu son chargement complet, le fréteur aura le droit d'exiger de l'affréteur la contribution des deux tiers pour ce qui n'est pas chargé.

Art. 467. — Si l'affréteur, sans avoir rien chargé, renonce au contrat avant le commencement des jours de planche supplémentaires, il sera tenu de payer au fréteur ou au capitaine la moitié du fret convenu par la charte-parti.

Art. 468. — Lorsque le fréteur a le droit de partir sans chargement ou avec partie de chargement, il peut, pour la sûreté du fret et de la contribution dans l'avarie grosse, faire charger par le capitaine d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur.

Dans ce cas, l'affréteur a droit au bénéfice de ce fret et à être déchargé de la contribution de l'avarie payée par ces autres marchandises.

Art. 469. — Si l'affréteur charge plus qu'il n'a été convenu par la charte-partie, il paye le fret de l'excédent, sur le prix réglé par la charte-partie.

Art. 473. — Si un navire est frété à cueillette, et que le temps du départ n'ait pas été fixé, il est permis à chacun des chargeurs de retirer ses marchandises sans payer le fret, en restituant les connaissements signés par le capitaine en donnant caution pour les connaissements déjà expédiés, et en payant les frais du chargement et du déchargement.

Néanmoins si le navire était déjà chargé au delà de la moitié, le capitaine sera tenu, huit jours après sommation, de partir au premier vent, à la première marée ou occasion favorables, si la majorité des chargeurs l'exige, sans qu'aucun chargeur puisse retirer ses marchandises.

Code de commerce maritime scandinave :

Art. 126. — En payant la moité du fret et une indemnité pour les jours de surestarie et les autres retards, l'affréteur d'un navire autre peut résilier l'affrètement ; il doit alors en faire la dénonciation au capitaine avant que le voyage dont s'agit soit commencé. Il est censé avoir voulu cette résiliation, même sans dénonciation préalable, lorsqu'il n'a rien chargé, pendant le délai de chargement. Il doit en cas d'affrètement pour plusieurs voyages, payer un demi fret

pour le premier et un quart de fret pour chacun des autres, mais si la convention ne porte que sur un voyage à tel port et retour de ce port par la voie directe, on devra aussi payer le demi fret pour le retour.

Le capitaine, jusju'à ce qu'on lui ait remis la quantité de marchandises convenue, n'est pas obligé de se mettre en voyage, à moins qu'il ne lui soit payé le prix du tout, et qu'on ne l'indemnise de tous frais pouvant résulter du retard à complèter le chargement ou qu'on ne lui fournisse sûreté. A défaut de paiement ou de garanties fournies par lui avant que le délai pour le chargement soit expiré, l'affréteur devra payer le fret et l'indemnité ci-dessus, et le contrat sera résolu contre lui.

Il y a lieu d'appliquer l'article 141 au cas d'expédition déjà faite du connaissement des marchandises dont le chargement a été opéré.

Art. 127. — Lorsque dans les cas de l'article 126, les marchandises embarquées auront été déchargées en raison de la résolution du contrat, indemnité devra être fournie au fréteur pour les frais de chargement et de déchargement des marchandises et pour ceux occasionnés par le retard conformément aux articles 120 et 122.

Art. 128. — Le fret entier devra être payé, ainsi qu'une indemnité pour les jours de surestarie et les retards plus longs, par l'affréteur du navire entier qui voudra la résiliation du contrat après le commencement du voyage.

Cependant le paiement ne sera que des trois quarts du fret lorsque l'affrètement a eu lieu pour prendre chargement à un autre port et si la résiliation de l'affrètement se produit avant le départ du port de chargement, ou a lieu de plein droit par suite du retard de l'affréteur à remettre les marchandises ou à se conformer aux prescriptions de l'article 126, quand les susdites marchandises n'ont pas été complètement remises. Lorsqu'il y a plusieurs voyages

prévus par le connaissement, le fret entier est dû pour le voyage commencé, un demi-fret pour le suivant et un quart de fret pour les autres. S'il s'agit d'un voyage à un certain port et du retour de ce port par voie directe, et qu'il y ait eu résiliation avant le voyage de retour, il devra être payé pour les deux voyages les trois quarts du fret.

Pour le déchargement des marchandises, l'affréteur n'a pas le droit de demander que pendant le voyage le navire aborde à tel port. S'il y a relâche à un port où le déchargement devait se faire et cela, pour un autre motif, l'affréteur aura le droit de recevoir les marchandises à ce port, en payant cependant, d'après la fixation qui en sera faite par des arbitres, les frais occasionnés par ce débarquement et aussi les pertes et les dommages causés au préjudice du fréteur par ce déchargement.

Il y aura lieu d'appliquer l'article 141, lorsqu'il y aura déjà eu expédition du connaissement des marchandises chargées.

Art. 129. — Lorsqu'un navire a été affrété par plusieurs, par chacun pour une partie différente, on doit appliquer les articles 126, 127 et 128, si tous ensemble demandent la résolution au fréteur. A défaut par eux de se mettre d'accord, celui qui voudra pour sa part la résolution, devra payer le fret entier, pour les jours de surestarie, et les autres retards, lorsque la responsabilité en incombe à l'affréteur, ainsi que les frais que le fréteur aura payés par suite de cette résolution. L'affréteur pourra décharger les marchandises, s'il le peut sans qu'il en résulte un préjudice pour les autres affréteurs en raison du retard du voyage ; cependant il pourra, en vertu de l'article 128, réclamer une indemnité pour frais, pertes et dommages.

Art. 130. — Une réduction du fret est due à l'affréteur pour l'économie de frais dont le fréteur bénéficie lorsque l'affréteur est obligé de payer le fret entier pour des mar-

chandises que le navire n'amène pas jusqu'au lieu de destination. Il y aura lieu d'imputer sur ce qui est dû par le premier affréteur la moitié du fret payé pour les autres marchandises que le capitaine a chargées à la place.

Art. 141. — Si le contrat est résolu avant que le voyage ait été commencé ou soit rompu, les marchandises ne devront pas être livrées par le capitaine avant qu'on lui ait remis tous les exemplaires du connaissement n'excluant pas l'endossement ; il n'y aura pas lieu d'agir ainsi quand il s'agira d'exemplaires numérotés ; alors on pourra livrer au porteur du numéro marqué premier, même sans remise des autres exemplaires.

Code de commerce russe :

Art. 330. — Le dédit stipulé pour le cas de rupture du contrat par le chargeur ne doit pas dépasser le montant réuni du prix du fret et du bénéfice du capitaine sur le chargement, tels qu'ils sont prévus au contrat.

Art. 331. — Le dédit pour l'inexécution des engagements à payer par le capitaine ne doit pas dépasser la moitié du prix du fret et la moitié du bénéfice sur le chargement.

Art. 332. — Le dédit à payer par celui qui n'a qu'un intérêt dans le navire sur la marchandise ou le chargement ne doit pas dépasser la moitié de son intérêt.

Art. 354. — Si l'affréteur ne livre pas à l'embarcation toutes les marchandises stipulées dans le contrat et qu'il y ait sur le navire des espaces vides, le dit affréteur reste tenu pour le fret afférent à ces espaees.

Art. 355. — Si le capitaine, pour remplir son navire, a stipulé avec plusieurs personnes envers lesquelles il s'est engagé d'embarquer leurs marchandises et d'appareiller au jour fixé, il est tenu de se mettre en route à l'heure convenue ; s'il se trouve que l'un des affréteurs ne livre pas la

marchandise à l'heure convenue, ou, plus généralement, s'il ne la livre que trop tard après le départ du navire, il est tenu de payer le fret convenu et les émoluments du personnel chargeur, comme si les marchandises avaient été transportées.

Art. 356. — Si un affréteur s'est engagé d'embarquer sur le navire une certaine marchandise et qu'il n'ait pas ladite marchandise au terme convenu, il a le droit de céder son contrat à une autre personne, ou de remplacer la marchandise prévue dans le contrat par une autre, à la condition que cette dernière ne soit pas de nature à nuire aux autres marchandises se trouvant sur le navire.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 574. — L'affréteur qui, avant le départ du navire et sans avoir rien chargé, déclare rompre le voyage, doit payer la moitié du fret.

S'il n'a pas déclaré qu'il voulait rompre le voyage ou s'il charge une quantité moindre que la quantité convenue, il est obligé de payer tout le fret.

S'il charge une quantité plus grande, il doit payer pour l'excédent proportionnellement au fret convenu.

Art. 575. — Si le contrat d'affrètement a pour objet le transport de choses déterminées, le chargeur peut avant le départ du navire retirer les choses chargées, en payant la moitié du fret.

En pareil cas les frais de chargement, de déchargement et de rechargement des choses qui doivent être déplacées, ainsi que les frais pour le retard, seront supportés par le chargeur.

Art. 578. — . . . . . .

. . . . . .

Si le navire affrété pour l'aller et le retour revient non

chargé ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû, sans préjudice de l'indemnité qui serait due pour le retard.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 106. — Si l'affréteur n'a rien chargé dans le délai fixé par la charte-partie ou par la loi, le fréteur . . . .

. . . . . .

Dans le même cas, l'affréteur qui n'a rien chargé dans ledit délai aura la faculté, avant le commencement des jours de planche supplémentaires, de renoncer au contrat, à la charge de payer au fréteur ou au propriétaire la moitié du fret et des autres avantages convenus par la charte-partie.

Art. 107. — Si l'affréteur n'a chargé, dans le délai fixé, qu'une partie des marchandises convenues dans la charte-partie, le fréteur a encore le choix, soit de demander les indemnités portées dans le dernier paragraphe de l'article précédent, soit d'entreprendre le voyage avec la moitié des marchandises déjà chargées. Dans ce dernier cas, le fret entier sera dû au fréteur.

Art. 108. — Si l'affréteur charge plus de marchandises qu'il n'a été convenu, il paie le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Art. 111. — Si, le navire étant frété à cueillette, il n'y a pas de délai fixé pour le chargement, chacun des chargeurs peut retirer ses marchandises, en restituant les connaissements signés par le capitaine, en donnant caution pour les connaissements déjà expédiés, et en payant la moitié du fret convenu, outre les frais de charge et de décharge, ainsi que ceux de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer.

Néanmoins, si le navire a déjà les trois quarts de son chargement, le capitaine est tenu, si la majorité des chargeurs l'exige, de partir au premier vent favorable, huit jours après la sommation, sans qu'aucun des chargeurs puisse retirer ses marchandises.

Art. 113. — . . . . . .

. . . . . .

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement si le navire a été retardé.

Code de commerce mexicain :

Art. 755, 760, 763. — (Texte semblable aux articles 680, 685 et 688 du code de commerce espagnol).

Code de commerce argentin :

Art. 1049. — Après l'expiration du délai fixé pour le chargement et pour les staries et surestaries stipulées, et, à défaut de stipulation à cet égard, des staries et surestaries en usage, sans que l'affréteur ait chargé aucune marchandise, le fréteur peut à son choix, si aucune indemnité n'a été fixée pour le retard dans la charte-partie : ou résilier le contrat en exigeant la moitié du fret convenu et de la gratification, ainsi que les staries et surestaries ; ou entreprendre le voyage sans chargement, et, lorsqu'il est terminé, exiger le fret intégralement et la gratification, avec ce qui pourra être dû pour avaries, staries et surestaries.

Art. 1050. — Lorsque l'affréteur charge seulement, à l'époque convenue, une partie du chargement, le fréteur, après l'expiration des staries et surestaries, peut, à son

choix, si aucune indemnité n'a été fixée dans la charte-partie : ou procéder au déchargement aux frais de l'affréteur, et exiger la moitié du fret; ou entreprendre le voyage avec la partie du chargement se trouvant à bord et réclamer le fret intégralement dans le port de destination avec les autres frais mentionnés dans l'article précédent.

Art. 1051. — Si le navire, qui dans les cas prévus par les deux articles précédents est sorti du port sans chargement, ou avec une partie seulement du chargement, vient à éprouver, durant le voyage, une avarie qui devrait être considérée comme une avarie commune si le chargement eût été complet, le fréteur aura le droit d'exiger de l'affréteur la contribution des deux tiers pour ce qui n'a pas été chargé.

Art. 1052. — Si l'affréteur renonce au contract avant que les staries n'aient commencé à courir, il ne devra payer, à défaut de stipulation contraire, que la moitié seulement du fret et de la gratification. Si l'affrètement a été contracté pour l'aller et le retour, il ne payera que la moitié du fret à l'aller.

Dans les affrètements à cueillette, tout chargeur quelconque, ou son ayant-droit, peut décharger les effets chargés en payant le demi-fret, les frais de décharge et de recharge et tout dommage quelconque dont il a été cause pour les autres chargeurs. Ces derniers ou l'un quelconque d'entre eux, auront le droit de s'opposer au déchargement en prenant à leur compte les effets que l'on veut décharger et en payant leur montant au prix de la facture de consignation.

Art. 1053. — Le fréteur, dans le cas où il a le droit d'entreprendre le voyage sans chargement, ou seulement avec une partie du chargement, peut pour la sûreté du fret et des autres indemnités auxquelles il peut avoir droit, prendre un chargement d'autres personnes, sans le con-

sentement de l'affréteur, même moyennant un fret moins élevé : la différence étant à la charge de l'affréteur.

Dans ce cas, l'affréteur a droit au bénéfice du nouveau fret, et, en cas d'avarie commune, il n'est pas responsable de la part incombant dans la contribution aux effets qui ne lui appartiennent pas ; il est toutefois tenu de payer les indemnités fixées dans les articles précédants.

Art. 1054. — Lorsque le navire a été frété en entier, l'affréteur peut obliger le capitaine à entreprendre le voyage dès qu'il y a à bord un chargement suffisant pour répondre du payement du fret, de la gratification, des staries et des surestaries, en lui donnant caution suffisante pour le payement.

Le capitaine, dans ce cas, ne peut recevoir de chargement d'un tiers, sans le consentement écrit de l'affréteur, ni se refuser à partir s'il n'en est empêché par une force majeure.

Art. 1062. — Lorsque l'affréteur a chargé une quantité de marchandises supérieure à celle qui se trouve désignée dans la charte-partie, il payera le supplément de fret correspondant au supplément de chargement, conformément à son contrat, bien que dans l'intervalle le fret ait monté ou baissé; le capitaine, toutefois, s'il ne peut placer ce supplément de chargement sous les écoutilles et en bonne estive, sans manquer aux autres contrats par lui faits, procédera au déchargement aux frais du propriétaire.

Code de commerce chilien :

Art. 1014. — L'affréteur qui n'embarque pas la totalité du chargement prévu dans son contrat, payera le fret de la partie qu'il manque à charger.

Art. 1015. — Si l'affréteur charge une quantité de marchandises supérieure à celle qui a été convenue, il payera

pour l'excédent le même fret que celui qu'il a stipulé dans la charte-partie.

Art. 1017. — Si, par le fait du chargeur ou de son consignataire, le navire frété pour un voyage aller et retour revient sans chargement, le fréteur aura droit à la totalité du fret stipulé et à une indemnité pour le retard.

Art. 1022. — L'affréteur, avant ou après l'embarquement de tout ou partie du chargement, pourra résilier l'affrètement, soit total, soit partiel, en payant la moitié du fret convenu.

Dans le second cas, il payera en outre les frais de déchargement et les préjudices occasionnés par cette opération.

Les règles précédentes sont applicables à la résiliation de l'affrètement contracté pour le voyage aller et retour (*redondo*).

Si l'affrètement a été fait au mois, le faux fret à payer par l'affréteur sera celui qui correspond à la moitié de la durée probable du voyage calculée par experts.

Code de commerce japonais :

Art. 593. — Le capitaine doit, sur la demande de l'affréteur, commencer le voyage, même si ce dernier n'a pas chargé toutes ses marchandises.

L'affréteur qui fait cette demande, est obligé de payer, outre le fret tout entier, tous les frais résultant du fait que toutes les marchandises n'ont pas été chargées, et de donner, sur la demande de l'armateur, une sûreté raisonnable.

Art. 594. — Après l'écoulement du délai fixé pour le chargement, le capitaine peut commencer le voyage immédiatement, même si l'affréteur n'a pas chargé toutes les marchandises.

Dans ce cas, les dispositions de l'article 593-2 s'appliquent par analogie.

Art. 595. — Avant le départ du navire, l'affréteur peut résilier le contrat en payant la moitié du fret.

Lorsque le contrat comprend l'aller et le retour, et que l'affréteur résilie le contrat avant le commencement du retour, il est tenu de payer les deux tiers du fret. La même disposition s'applique, lorsque le navire doit venir d'un autre port au port de chargement, et que l'affréteur résilie le contrat avant le départ du navire du port de chargement.

L'affréteur qui résilie le contrat après que la totalité ou une partie des marchandises a déjà été chargée, supporte les frais du chargement et du déchargement.

L'affréteur qui ne fait pas le chargement des marchandises dans le délai fixé, est censé avoir résilié le contrat.

Art. 596 — L'affréteur qui résilie le contrat en conformité avec les dispositions de l'article précédent, est néanmoins tenu de payer les frais accessoires et tous les débours.

Dans le cas de l'article 595-2, l'affréteur payera en outre, proportionnellement à la valeur de la marchandise, une partie de la somme à payer par suite d'avaries communes, d'assistance en cas de détresse ou de sauvetage.

Art. 597. — Le voyage une fois commencé, l'affréteur ne peut résilier le contrat qu'en payant le fret entier, en remplissant les obligations prévues par l'article 603-1 et en couvrant un dommage éventuel résultant de la mise à terre des marchandises ou en donnant une sûreté convenable.

Art. 598. — Lorsque, dans le cas d'un affrètement partiel, un affréteur résilie le contrat avant le commencement du voyage, et sans que les autres affréteurs et chargeurs en fassent autant, cet affréteur est tenu de payer tout le fret ; il pourra, toutefois, en déduire le fret que l'armateur obtient d'autres marchandises à la place des siennes.

Les marchandises en tout ou en partie une fois chargées, l'affréteur ne peut résilier le contrat même avant le commencement du voyage, qu'avec le consentement des autres affréteurs et chargeurs.

Les sept articles précédents s'appliquent par analogie au cas d'un affrètement partiel.

Art. 599. — Dans le cas d'un affrètement à la cueillette, le chargeur est tenu de charger les marchandises sans retard selon les instructions du capitaine.

Si le chargeur omet de charger les marchandises, le capitaine peut néanmoins commencer le voyage. En ce cas, le chargeur est tenu de payer la totalité du fret, mais il pourra en déduire le fret que l'armateur a obtenu d'autres marchandises.

Art. 600. — Les dispositions de l'article 598 s'appliquent par analogie au cas où le chargeur résilie le contrat.

CINQUIÈME QUESTION. — Retard au chargement et au déchargement. — **Doit-on considérer les surestaries comme un supplément de fret ou comme une indemnité ?**

Convient-il de subordonner leur débition à une protestation écrite, tout au moins par correspondance ?

Nous croyons utile de donner sur les principes mis en jeu dans cette intéressante question, l'avis des éminents professeurs MM. Lyon-Caen et Renault.

Du rapprochement des législations qui ont réglé spécialement ce sujet et des documents de la jurisprudence, il semble bien que la double solution suivante tend à s'établir :

Assimilation absolue des surestaries au fret ;

Nécessité d'une mise en demeure préalable, pour les faire courir.

Lyon-Caen et Renault : Traité de droit commercial
(Tome V, nos 797 et 797*bis*) :

Une grave controverse s'élève sur la nature des surestaries et des contre-surestaries. Y a-t-il là une créance ordinaire de dommages-intérêts pour retard ou est-ce une créance accessoire du fret ?

La question présente un intérêt pratique sous des rapports divers, dont les principaux sont les suivants :

Si la créance des surestaries ou des contre-surestaries constitue une sorte de rémunération accessoire du fret,

a) Elle cesse d'exister, par l'application de l'article 302, C. com., en cas de perte ou de prise des marchandises ;

b) Elle est garantie par le même privilège sur les marchandises que la créance du fret ;

c) Le capitaine peut, à défaut de paiement des surestaries et de contre-surestaries, faire déposer en mains tierces les marchandises ;

d) Elle est soumise à la même prescription que la créance du fret ;

e) L'abandon fait en vertu de l'article 216, C. com., doit comprendre les surestaries et les contre-surestaries ;

f) Le tribunal compétent pour statuer sur les contestations relatives au fret l'est aussi pour résoudre des difficultés s'élevant au sujet des surestaries et des contre-surestaries ;

Aucune de ces solutions n'est exacte si les surestaries et les contre-surestaries constituent seulement des dommages-intérêts dus pour retard ;

g) La question offre aussi de l'intérêt quant au moment à partir duquel sont dues *les surestaries*. Elles le sont à partir de la mise en demeure du chargeur ou du consignataire, si ce sont des dommages-intérêts, par l'application de l'art. 1139, C. civ., à moins qu'il n'ait été convenu que les surestaries courront de plein droit à l'expiration des jours de planche, et l'on peut induire cette convention de la fixation même de la durée des jours de planche par la charte-partie ou par le connaissement. Les surestaries courent, sans mise en demeure, par l'usage, si l'on y voit un accessoire de la créance du fret. La même question se pose pour les contre-surestaries, mais, comme, pour qu'il y ait lieu à contre-surestaries, il faut que la durée des surestaries ait été fixée par la convention, on peut décider que cette convention implique que les contre-surestaries courront de plein droit à partir de l'expiration des surestaries.

Pour considérer les surestaries et les contre-surestaries

comme des dommages-intérêts, on a dit qu'elles impliquent un retard dans le chargement ou dans le déchargement et qu'à raison de ce retard même, l'armateur doit être indemnisé par l'affréteur ou par le réceptionnaire, en vertu de l'article 249.

Il paraît plus naturel de considérer, ainsi que le fait la jurisprudence, les surestaries et les contre-surestaries comme une rémunération ou fret supplémentaire s'adjoignant au fret principal. L'affrètement est, d'après la loi, une sorte de louage du navire (art. 273, C. com.). L'affréteur, par suite du retard dans le chargement, use plus longtemps du navire ; il est donc juste qu'il soit dû un loyer supplémentaire. Celui-ci consiste précisément dans les surestaries et dans les contre-surestaries.

En *Belgique,* l'opinion qui prévaut attribue aux surestaries et aux contre-surestaries le caractère de dommages-intérêts fixés à forfait. Le code de commerce *allemand* (art. 572) ne paraît pas non plus favorable à l'opinion consacrée par la jurisprudence française.

Code de commerce français :

Art. 273. — Toute convention . . . . . énoncé :

L'indemnité convenue pour les cas de retard.

Art. 274. — Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

Art. 294. — Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Art. 295. — Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au depart, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge.

Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts.

Art. 307. — Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Art. 308. — En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son frét et des avaries qui lui sont dues.

Projet Delaroue :

Art. 304. — Si les conditions et le temps de la charge et de la décharge n'ont pas été déterminés par la charte-partie, les règles ci-après seront suivies pour les affrètements de cargaisons.

Art. 306. — Il sera accordé à l'affréteur comme jours de planche, au port de charge et au port de décharge :

1° Un jour franc pour tout navire ;

2° Un jour par cent tonneaux d'affrètement pour les voiliers ;

3° Un jour par 200 tonneaux d'affrètement pour les vapeurs.

Les jours de planche sont réversibles.

Art. 310. — Si la décharge n'est pas terminée dans le temps total accordé pour les jours de planche, le navire sera de plein droit en surestarie. A moins de convention contraire, les jours de surestarie seront payés à raison de 50 centimes par tonneau de jauge brute et par jour pour les voiliers, et à raison de 1 franc pour les vapeurs, également par tonneau de jauge brute et par jour.

Les surestaries se comptent par jour courant.

Tout jour commencé est dû.

Art. 311. — Le délai des surestaries, toujours sauf convention contraire, est de huit jours pour les vapeurs et de quinze jours pour les voiliers.

Art. 316. — Les sommes dues pour surestaries et indemnités supplémentaires sont privilégiées au même titre que le fret.

Loi belge de 1879 :

Art. 40. — Le connaissement . . . . . indique :

. . . . . Les stipulations relatives au fret.

Art. 80. — Le capitaine est préféré, pour son fret, et le remboursement des avaries, s'il y a lieu, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

Art. 81. — En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le payement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Art. 82. — Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Art. 83. — Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge.

Code de commerce allemand :

Art. 567. — En matière n'affrètement d'un navire entier, le capitaine doit aviser l'affréteur aussitôt qu'il est prêt à embarquer la cargaison.

Les estaries commencent le lendemain de cette notification.

Le fréteur doit attendre, même après cette notification, lorsque cela a été convenu (surestaries).

A moins de convention contraire, il ne peut être réclamé

aucune indemnité pour les estaries. Au contraire, l'affréteur en doit une au fréteur pour les surestaries.

Art. 569. — Si la convention mentionne la durée des estaries ou le jour où elles doivent prendre fin, les surestaries commenceront de plein droit à partir de l'achèvement des estaries.

A défaut d'une disposition conventionnelle de ce genre, les surestaries ne commenceront qu'à partir du moment où le fréteur aura notifié à l'affréteur la fin des estaries. Le fréteur a le droit, au cours des estaries, de notifier à l'affréteur le jour où il considérera celles-ci comme écoulées. Dans ce cas, une seconde notification est inutile pour mettre fin aux estaries, et les surestaries commenceront à courir de plein droit.

Art. 572. — L'indemnité de surestaries, quand elle n'est pas fixée par la convention, doit être arbitrée suivant l'équité.

Pour sa détermination, on aura égard aux circonstances particulières de l'espèce et notamment aux contrats de loyers et aux frais d'entretien de l'équipage, ainsi qu'au fret qui échappe au fréteur.

Code de commerce italien

Art. 547. — Le contrat d'affrètement. . . . . doit énoncer :

. . . 7° L'indemnité convenue en cas de retard.

Art. 549. — Si le délai du chargement et du déchargement n'a pas été déterminé par la convention, il se règle d'après l'usage du lieu.

Code de commerce espagnol :

Art. 652. — La police d'affrètement (charte-partie) contiendra . . . . . .

. . . 10° Les staries et surestaries qu'il y aura lieu de compter et ce qui devra être payé pour chacune d'elles.

Art. 656. — Si la charte-partie n'indique pas le délai dans lequel le chargement et le déchargement devront être effectués, on se conformera à l'usage du port dans lequel ces opérations doivent être faites. Lorsque le délai stipulé ou déterminé par l'usage est écoulé, et que le contrat d'affrètement ne contient aucune clause expresse fixant l'indemnité due pour le retard, le capitaine aura le droit d'exiger les staries et surestaries passées à charger et décharger.

Code de commerce portugais :

Art. 541. — Le contrat d'affrètement . . . . . devra indiquer :

. . . . 7° l'indemnité convenue pour le cas de retard.

Art. 545. — Si, dans la charte-partie, le temps accordé pour le chargement et le déchargement n'a pas été déterminé, il sera d'un jour par 120 tonnes de poids, si le navire est à vapeur, et par 60 tonnes si le navire est à voiles.

§ 1er. — En cas de retard, le temps employé en sus sera payé à raison de 100 reis par tonne de navire à vapeur et de 50 reis par tonne de navire à voiles.

§ 2. — Dans le délai fixé par cet article et le paragraphe 1er ne sont point compris les dimanches et jours fériés.

Art. 546. — Si le contrat d'affrètement est fait au mois ou pour une période de temps déterminée, la durée courra du jour où l'on se trouvera prêt à charger jusqu'à celui où se terminera le chargement.

Art. 551. — A défaut de fixation dans la charte-partie de l'époque où le navire doit être prêt à prendre charge, il est loisible au fréteur de la déterminer.

§ unique. — Le frêteur qui ne présentera pas le navire prêt à l'époque déterminée répondra des pertes et dommages.

Code de commerce néerlandais :

Art. 455. — (La charte-partie) énonce :

. . . . . .

. . . 7° L'indemnité convenue pour les cas de retard.

Art. 457. — Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est pas fixé par la charte-partie, elles doivent être faites, pour le royaume et les colonies de l'Etat, dans l'espace de quinze jours ouvrables consécutifs, après que le capitaine aura déclaré être prêt à effectuer la charge ou la décharge.

Ce délai est fixé pour les allèges à trois jours après leur arrivée.

Après ce délai, le capitaine ou le maître des allèges aura droit à des jours de planche contre les retardataires. Lorsqu'une partie de la cargaison d'un navire doit être chargée ou déchargée dans un lieu, et l'autre partie dans un autre lieu, le temps de la charge ou de la décharge est suspendu pendant la traversée d'un lieu à l'autre, sans que cet intervalle puisse être compté.

Art. 458. — Si l'époque du chargement et du déchargement n'est pas fixée par la charte-partie, elle est réglée à l'étranger, par la loi ou l'usage du lieu (1).

---

(1) La loi du 2 mai 1897 — (Staatsblad, n° 140 ; *Annuaire de législation étrangère*, t. XXVII, p. 574) — a soustrait les navires et vaisseaux dont fait mention l'article 748, à l'égard du temps de chargement et de déchargement, aux prescriptions de l'article 547, en décidant que le nombre de jours de chargement et de déchargement sera fixé (pour la navigation intérieure) d'après la capacité du navire, suivant une réglementation à fixer par règlement d'administration générale.

Ce règlement a été publié par arrêté royal du 3 janvier 1898 (Staatsblad, n° 4.

Code du commerce maritime scandinave :

Art. 118. — En cas de location partielle ou totale du navire, le capitaine est tenu d'attendre la livraison des marchandises pendant un certain nombre de jours (jours de planche), et ce sans indemnité. Le capitaine peut à l'expiration accorder prorogation de ce délai, mais alors moyennant indemnité (jours de surplanche). Ces jours forment ensemble le délai de chargement.

Le délai court du jour ouvrable, ce jour compris, qui suit celui où le navire se trouve prêt pour le chargement ; le capitaine doit en informer le chargeur. Il court du jour où le navire a été amené au lieu convenu, lorsque celui prévu par l'article 114 a été indiqué. Mais si l'avis a été donné un jour férié ou après quatre heures du soir un jour ouvrable, il est censé n'avoir eu lieu le jour ouvrable suivant. Dans le cas où le chargeur serait inconnu et où l'on ne pourrait le trouver, on devra informer par annonces dans un journal local ou par tout autre moyen.

Art. 121. — Il n'y a pas lieu d'appliquer aux navires chargés d'une traversée périodique de tel port à tel autre suivant un itinéraire rendu public les prescriptions relatives au délai de chargement.

Art. 123. — Lorsque des marchandises sont affrétées à la cueillette, elles doivent être livrées par le chargeur au capitaine sur l'avis de celui-ci et pour être chargées. Cet avis sera fait conformément à l'article 118, lorsque le chargeur est inconnu ou qu'on ne peut le trouver. Si cependant après l'avis donné la livraison des marchandises n'a pas eu lieu à temps pour qu'il soit facile de les embarquer et de les arrimer, le chargeur paie le fret entier, mais le capitaine ne sera pas obligé de les prendre.

Art. 137 et 138. — (Application des mêmes principes au déchargement).

Art. 154. — Par la réception des marchandises, le destinataire s'oblige au paiement du fret, et au remboursement de tout ce que le fréteur peut exiger de l'affréteur d'après le connaissement ou tout autre titre, cause de la livraison.

Art. 155. — Le destinataire doit, avant que le capitaine soit obligé de lui livrer les marchandises, payer, en plus les créances dont il a été question en l'article qui précède, les indemnités par jour de surplanche et les autres retards lors du déchargement, etc...

Code de commerce russe :

Art. 344. — Si le capitaine n'appareille pas le jour fixé par le contrat, sans pouvoir invoquer, comme cause du retard, un vent contraire ou le mauvais temps, il est tenu de payer à l'affréteur du navire une indemnité pour la starie, selon le taux fixé au contrat pour chaque journée.

Art. 353. — Si un ou plusieurs affréteurs ne livrent pas les marchandises destinées à être embarquées sur le navire à l'époque fixée par le contrat, ils sont obligés de payer au capitaine la prime fixée par le contrat pour chaque jour de retard.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 557. — Le contrat d'affrètement doit contenir :

. . . . 7° L'indemnité due en cas de retard.

Art. 559. — L'époque du chargement ou du déchargement du navire est déterminée par la convention des parties ; à défaut de telles conventions, il est déterminé par le bureau maritime local.

Art. 578. — Si le navire est retardé au départ, pendant le voyage ou au lieu de déchargement, par le fait de l'affréteur, ce dernier est responsable des frais du retard.

Art. 579. — Le capitaine est tenu de dommages-intérêts

envers l'affréteur, si par son fait le navire est retardé au départ, pendant le voyage ou au lieu de déchargement.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 90. — Toute convention pour louage d'un navire. . . . . énonce :
. . . . . le lieu et le temps convenu pour la charge et la décharge ; . . . . . .
l'indemnité convenue pour les cas de retard du chargement ou du déchargement.

Art. 91. — Si les staries, c'est-à-dire le nombre de jours que doit durer la charge ou la décharge du navire, ne sont point fixées par les conventions des parties, elles sont réglées suivant l'usage des lieux, s'il y en a d'établi, et, à défaut, elles durent l'espace de quinze jours ouvrables consécutifs, après que le capitaine aura déclaré être prêt à charger ou à décharger.

Art. 92. — Si une partie de la cargaison doit être chargée ou déchargée dans un lieu, et l'autre partie dans un autre lieu, le temps de la charge ou de la décharge est suspendu pendant la traversée du navire d'un lieu à l'autre, sans que cet intervalle puisse être compté.

Art. 98. — Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

Art. 113. — Si le navire est arrêté au départ, pendant le voyage ou au lieu de sa décharge, par le fait ou la négligence de l'affréteur ou de l'un des chargeurs, l'affréteur ou le chargeur est tenu envers le fréteur, le capitaine ou les autres chargeurs, des frais et dommages-intérêts provenant du retardement.

Art. 114. — (Même prescription à l'égard du fréteur ou du capitaine).

Les dommages-intérêts mentionnés soit ici, soit dans l'article précédent, sont réglés par des experts.

Art. 126. — Le capitaine est préféré à tous les créanciers pour son fret, les avaries et les frais sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Art. 127. — En cas de faillite des chargeurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine conserve son privilège sur lesdites marchandises, contre tous les créanciers des faillis, pour le payement de son fret, des avaries et des frais qui lui sont dus.

Code de commerce mexicain :

Art. 727-11° et 731. — (Même texte que les articles 652 et 656 du Code de commerce espagnol).

Code de commerce argentin :

Art. 1020. — Il sera fait mention, dans la charte-partie, de chacune des circonstances suivantes :

. . . 5° Les jours convenus pour le chargement et le déchargement, les staries et les surestaries qui devront être comptées à l'expiration du dit délai, et la forme suivant laquelle elles doivent échoir et être comptées ;

. . . 7° La forme, l'époque et le lieu où doit être effectué le payement du fret, ce qui doit être donné au capitaine à titre de chapeau ou gratification, et pour les staries ou surestaries.

Art. 1028. — Le connaissement doit contenir :

. . . 6° Le prix du fret et la gratification, s'il en a été stipulé une, ainsi que le lieu et la forme du payement.

Art. 1048. — Si la charte-partie ne fixe pas le moment où le chargement doit être commencé, le délai est réputé courir du jour où le capitaine donne avis qu'il est prêt à recevoir des marchandises.

Si la charte-partie ne fixe pas le délai dans lequel le chargement ou le déchargement doit être effectué, le montant de la gratification, les staries ou surestaries, et l'époque et la forme du payement, tous ces points seront déterminés d'après l'usage du port où sont opérés respectivement le chargement et le déchargement.

Code de commerce chilien :

Art. 982. — L'acte d'affrètement doit énoncer :

. . . 8° Le nombre de jours convenus pour le chargement et le déchargement ;

9° Les staries et surestaries accordées pour le cas où le chargement n'est pas terminé dans le délai fixé à cet effet, et l'indemnité à payer pour chacune d'elles.

Art. 987. — Si la charte-partie ne fixe pas le délai pour le chargement et le déchargement, chacune de ces opérations se fera, dans les ports de la République, dans l'espace de quinze jours utiles et consécutifs, à compter du moment où le capitaine aura prévenu l'affréteur ou son consignataire qu'il est prêt à charger ou à décharger.

Dans le même cas, le chargement des navires de petit cabotage se fera dans le délai de trois jours utiles et consécutifs à compter de la date du contrat, et le déchargement, dans le même délai à partir de l'arrivée du navire.

Dans les ports étrangers, le chargement et le déchargement s'effectueront, à défaut de convention, dans le délai déterminé par les usages locaux.

Art. 988. — A défaut par la charte-partie de déterminer les staries ou les surestaries, leur durée sera fixée par les usages locaux.

Art. 1002. — Le fréteur dont le contrat porte qu'il prendra un chargement dans un port différent de celui de l'affrètement, qui ne recevra pas ledit chargement du consignataire

dans le délai désigné, devra aviser l'affréteur et attendre ses instructions, et, pendant l'intervalle, les staries et surestaries établies par le contrat ou l'usage local courront.

Art. 1036. — Le chargement est affecté par privilège au payement du fret, du chapeau et des indemnités dues par les chargeurs à raison de l'affrètement.

Code de commerce japonais :

Art. 591. — Dans le cas de l'affrètement d'un navire entier, l'armateur est obligé d'aviser l'affréteur, aussitôt que les préparatifs nécessaires au chargement des marchandises ont été faits.

Si un temps a été fixé pour effectuer le chargement, ce temps court du jour qui suit celui où l'avis susmentionné a été donné. Si le chargement a lieu après l'écoulement de ce temps, l'armateur peut, même à défaut de stipulation expresse, demander une compensation raisonnable.

Les jours durant lesquels le chargement est impossible par suite d'une force majeure, ne sont pas comptés dans le temps destiné au chargement.

Art. 592. — Lorsque le capitaine doit recevoir des marchandises d'un tiers, et que celui-ci ne peut être trouvé ou qu'il n'effectue pas le chargement, le capitaine doit sans retard en donner avis à l'affréteur. Dans ce cas, l'affréteur ne peut effectuer le chargement des marchandises que dans le délai fixé pour le faire.

Art. 599. — Dans le cas d'un affrètement à la cueillette, le chargeur est tenu de charger les marchandises sans retard selon les intructions du capitaine.

Si le chargeur omet de charger les marchandises, le capitaine peut néanmoins commencer le voyage. En ce cas le chargeur est tenu de payer la totalité du fret, mais il

pourra en déduire le fret que l'armateur a obtenu d'autres marchandises.

Art. 602. — Dans le cas d'un affrètement total ou partiel, le capitaine est tenu d'aviser le destinataire sitôt que les préparatifs nécessaires au chargement des marchandises sont faits.

Si un délai est fixé pour le déchargement, ce délai est computé du jour qui suit le jour de l'avis ci-dessus mentionné. Si le chargement des marchandises n'a lieu qu'après l'écoulement de ce délai, l'armateur a, même à défaut de stipulation spéciale, droit à une compensation convenable.

Ne sont pas comptés dans ce délai, les jours où le déchargement ne pouvait s'effectuer pour des raisons de force majeure.

Dans le cas d'un affrètement à cueillette la destination est tenue de décharger les marchandises selon les intructions du capitaine.

Art. 603. — La réception des marchandises entraîne pour le destinataire l'obligation de payer, en conformité avec le contrat de transport ou avec la teneur du connaissement, le fret, les frais accessoires, les débours ainsi que le montant à supporter par lui proportionnellement à la valeur de ses marchandises, par suite d'avaries communes, d'assistance en cas de détresse ou de sauvetage.

Le capitaine ne doit délivrer les marchandises que contre le versement des montants ci-dessus mentionnés.

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

Conflits de Loi en matière de Fret.

RAPPORT (1)

sur les Questions formulées par le Comité Maritime International en vue de la Conférence de Venise de 1907

par L. DENISSE

Docteur en droit, procureur de la république à Chateaubriant.

A. — Sur quel point conviendrait-il de régler internationalement les conflits de lois existant en matière de fret.

B. — Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures solutions à préconiser ?

Une entente internationale, sur les questions relatives au fret, serait d'autant plus à désirer que ces questions sont du plus grand intérêt aussi bien pour l'armateur que

(1) Sur la matière du fret, l'Association française a été saisie du rapport ci-après reproduit de M. L. Denisse. Bien qu'elle n'ait pu délibérer sur le contenu de ce rapport dans sa dernière réunion, elle le présente au Comité maritime international comme l'expression de la pensée d'un rapporteur qui a fait une étude approfondie de la matière. Elle y joint un important travail de droit comparé de M. Léon Adam.

pour le chargeur ; l'obligation de payer le fret est la plus lourde des charges qu'assume le négociant qui veut faire transporter ses marchandises, le coût du fret est le principal élément dont il ait à tenir compte pour les calculs qui le guideront dans ses opérations de commerce d'outre-mer ; l'espoir de toucher un fret est le seul but en vue duquel l'armateur fait naviguer ses bâtiments, le fret est le seul gain que rapportent les capitaux immenses qui sont engagés dans les entreprises d'armements maritimes.

Les questions fondamentales relatives au point de savoir quand le fret est dû ou non, se trouvent généralement résolues dans le même sens par les diverses législations ; les divergences se produisent dans le cas où le navire se trouve empêché de conduire son chargement jusqu'à destination.

La principale difficulté que l'on rencontre alors, est celle de savoir si, à raison du transport partiel que le bâtiment qui s'est trouvé arrêté en cours de route a fait effectuer aux marchandises, le chargeur doit ou non un fret de distance. Cette question est tant pour l'affréteur que pour l'armateur d'une importance capitale ; suivant les solutions qui lui sont données, elle est susceptible d'entraîner les conséquences les plus avantageuses ou les plus regrettables pour le développement du commerce. Cette importance se trouve encore augmentée par ce fait, que du parti adopté sur le principe de la créance du fret de distance, dépendent les solutions que devront recevoir la plupart des difficultés qui s'élèvent au cas où un navire ne peut achever sa traversée.

C'est ainsi que les divergences et les controverses que soulèvent les trois premières questions soumises à la Conférence, ne proviennent que des points de vue différents admis relativement au fret de distance.

Il importe ici de ne pas adopter une règle qui, par les trop grandes chances de perte qu'elle ferait peser sur les

chargeurs, pourrait entraver les transactions commerciales; aussi est-il remarquable que c'est notamment chez la plus grande puissance maritime, en Angleterre, que l'on voit suivre le système qui, au premier abord, pourrait paraître le plus désavantageux pour les armateurs.

Tous les efforts doivent donc tendre à faire adopter au moins sur ce principe du fret de distance, une convention internationale. Ce point seul serait résolu, qu'il n'en serait pas moins déjà accompli un très grand progrès, et l'accord serait d'autant plus facile sur les autres difficultés relatives au fret que, dans beaucoup de pays, ces difficultés n'ont pas été expressément tranchées par la loi.

On peut, en notre matière, espérer qu'un résultat sera atteint, car ce sujet a déjà fait l'objet des travaux de plusieurs congrès internationaux, qui tous ont toujours adopté le même principe. Ce principe qui se dégage de toutes les résolutions votées, est que le transport partiel des marchandises ne doit pas, par lui-même, faire naître la créance d'un fret proportionnel. Si ce principe venait encore, une fois de plus, à être consacré par la conférence internationale de Venise, il acquerrait une telle autorité que par la force des choses il parviendrait à s'imposer. Ce ne serait pas d'ailleurs seulement par les vœux des congrès internationaux qu'il se trouverait appuyé, il a également été admis par la commission nommée en France, en 1865, pour la revision du livre II du Code de commerce, et l'on connaît toute la valeur des travaux de cette commission.

La conférence de Venise ne pourra que tenir le plus grand compte des études qui ont déjà été faites sur ce sujet; nous renvoyons notamment à un excellent commentaire des règles adoptées par le congrès international de Sheffield, qui a été publié par M. Molengraaff (1), et où on

(1) *Etude sur le contrat d'affrètement. Principes fondamentaux d'une loi uniforme internationale Rev. de dr. int.* t. XIV, p. 39 et 297.

trouvera une étude très approfondie des questions que nous avons à examiner.

Première Question

I. — Fret « pro rata itineris »

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire se perd en cours de route, mais que les marchandises sont sauvées en tout ou en partie ? — Dans quelles proportions ou sur quelles bases ?

Les termes employés dans la rédaction de cette question, visant le cas où « le navire se perd », ne doivent pas être pris dans un sens restrictif, mais être considérés comme englobant toutes les hypothèses où, par suite de circonstances indépendantes de la volonté des parties, les marchandises se trouvent arrêtées en cours de route sans que le navire sur lequel elles étaient chargées puisse leur faire atteindre le port de destination. Ce n'est pas en effet seulement au cas de perte ou de déclaration d'innavigabilité de son navire, qu'un capitaine peut se trouver contraint de délivrer dans un port intermédiaire les marchandises qu'il s'était chargé de transporter, il peut en être encore ainsi notamment lorsque son bâtiment doit subir des réparations dont la durée est trop longue pour que le chargement puisse en attendre la fin.

Dans toutes ces hypothèses où les marchandises sont mises à la disposition de l'affréteur, non dans le port pour lequel elles avaient été chargées, mais dans un port intermédiaire, se pose la question de savoir si l'affréteur doit ou non payer un fret pour la portion de trajet qui a été effectué. C'est le fret qui peut être dû pour ce voyage partiel, que l'on désigne sous les noms de fret de distance, fret *pro rata itineris* ou proportionnel.

Il y a lieu d'observer que la question de savoir si un fret

de distance peut être dû, n'est jamais susceptible de se poser que dans les cas où l'arrêt des marchandises dans un port intermédiaire résulte d'événements complètement indépendants de la volonté du capitaine ou des chargeurs.

Les diverses législations ont donné à la question qui nous occupe trois solutions différentes : les unes décident qu'il n'est pas dû de fret de distance, les autres en font payer un, quelques-uns enfin, apportent ici une exception au principe qu'il ne peut être fait abandon des marchandises pour le fret, et décident que ce fret proportionnel ne pourra jamais excéder la valeur des marchandises.

Les législations qui admettent ce fret se divisent du reste sur le point de savoir comment il doit être calculé, certaines le déterminant d'après un calcul des distances purement mathématique, d'autres en tenant compte des difficultés du voyage et autres circonstances.

Pour rechercher quel parti il convient de prendre sur ce point, nous examinerons successivement : à quelle solution on se trouve juridiquement conduit si on ne s'attache qu'à la nature du contrat d'affrètement, puis quelle solution doivent faire prévaloir les considérations tirées de l'équité et des avantages que peuvent présenter pour le développement des transactions commerciales les divers systèmes en présence.

A. — Toutes les législations ont confondu sous un même nom les divers contrats susceptibles d'être passés par l'armateur qui veut tirer profit de son navire, ces contrats peuvent cependant être de natures très différentes. Un armateur peut trouver quelqu'un qui lui demande son navire pour une durée déterminée, qui peut-être même se chargera lui-même du soin d'armer et d'équiper ce navire ; il y a alors, suivant les circonstances, un louage de chose, mélangé ou non d'un louage de services. Mais les termes mêmes de la question qui nous occupe montrent qu'elle ne

peut se poser dans l'hypothèse d'un affrètement à temps ; nous n'avons, en effet, à nous occuper que du cas où des marchandises ont été remises à un armateur avec mission à celui-ci de les transporter à un point déterminé moyennant un fret convenu ; nous avons à rechercher si l'armateur qui n'a pu faire accomplir aux marchandises qu'une partie du voyage convenu, peut réclamer une partie proportionnelle du fret.

Si l'affrètement n'est que le louage du navire et des services du capitaine, l'affréteur dont les marchandises ont été déposées dans un port intermédiaire, ayant joui des choses louées jusqu'au moment du débarquement dans ce port, doit un fret proportionnel à la durée de la jouissance qu'il a eue. Si au contraire l'affrètement est un contrat de transport, contrat ayant pour objet une prestation indivisible, une exécution partielle de cette prestation ne peut rendre le chargeur débiteur d'aucun fret.

Nous allons examiner quelle est la nature du contrat d'affrètement dans tous les cas où ce contrat a pour objet le transport de marchandises, c'est-à-dire dans tous les cas d'affrètement au voyage. Nous nous placerons aussi bien dans l'hypothèse où les marchandises ont été confiées purement et simplement à l'armateur, que dans celles où il a été convenu qu'elles seraient transportées par tel navire désigné, ou que tel bâtiment serait exclusivement affecté à leur transport.

Les jurisconsultes du moyen-âge se sont bornés à voir dans le contrat d'affrètement un louage de chose, plus ou moins mélangé de louage de services et de louage d'ouvrage, et la plupart de nos Codes de commerce modernes ont reproduit leur doctrine sur ce point.

Dans toutes les législations continentales, nous voyons que l'affrètement, qu'il s'agisse d'affrètement à temps ou au

voyage, est pour le législateur le *louage du navire ;* l'idée dominante est que ce contrat est un louage de chose.

Les anciens jurisconsultes, qui voulaient faire rentrer tous les contrats dans les cadres du droit romain, ont un peu au hasard rangé l'affrètement sous l'une des classifications fournies par ce droit ; ils n'ont attaché à cette question théorique aucune importance. C'est ce dont on demeure convaincu quand on lit sur ce point Pothier, qui est cependant l'un des auteurs les plus attentifs et le plus sûrs, et qu'on le voit déclarer ouvertement ne s'être formé aucune opinion sur cette question : « Nous avons, dit-il, dans un passage de son *Traité de la Charte-partie* (1), considéré jusqu'à présent le contrat de charte-partie comme un contrat de louage de chose, par lequel le propriétaire du navire, ou le maître, son préposé, loue son navire au marchand, pour servir au transport de ses marchandises, et loue en même temps les services du maître pour faire ce transport ; *c'est locatio navis et operarum magistri ad transvehendas merces.*

Le contrat de charte-partie peut être considéré sous une autre vue, comme un louage d'ouvrage, *locatio operis*, par lequel le marchand loue l'ouvrage du transport qui est à faire de ses marchandises, au maître qui se charge de faire ce transport pour le prix convenu ; c'est *locatio operis transvehendarum mercium.* Cette différence n'est que dans la spéculation ».

L'affrètement est si peu un louage de chose ou un louage de services, que les législateurs qui sont partis de ce principe ont été contraints, pour ne pas aboutir à des résultats trop choquants, d'abandonner plusieurs des conséquences auxquelles il conduit. C'est ainsi notamment, qu'au cas de perte des marchandises, nous voyons que dans tous les pays on a

(1) N° 103, édit. Dupin, t. IV, p. 369.

toujours admis qu'il n'est dû aucun fret : en appliquant les règles du louage on devrait cependant décider qu'il est dû un fret proportionnel, calculé d'après le temps qui s'est écoulé entre le jour du départ et celui du naufrage, comparé à la durée totale qu'eût dû avoir la traversée; jusqu'au moment où les marchandises ont été perdues, l'affréteur a, en effet, joui du navire et des services du capitaine. Pothier, lui-même, fait remarquer qu'on doit ici s'écarter des règles du louage : « Si l'affréteur a eu la jouissance du navire, pendant le temps qu'il a été occupé par ses marchandises, c'est une jouissance qui, par la perte qui est arrivée, lui est devenu entièrement inutile, et qui ne l'aurait pas été moins à d'autres qu'à lui » (1).

En outre, nous voyons toutes les législations imposer au capitaine, sous peine de dommages-intérêts envers l'affréteur, l'obligation de se rendre en droiture et de transporter dans le plus bref délai possible les marchandises qui lui ont été confiées ; s'il s'agissait d'un louage de choses ou de services, comment comprendre que le locateur pût être tenu de dommages-intérêts envers le locataire, parce qu'il a prolongé la durée pendant laquelle celui-ci jouit de la chose louée.

On rencontre encore dans les codes de commerce qui ont considéré l'affrètement comme un louage, d'autres dispositions qui sont absolument en contradiction avec cette conception ; c'est ainsi, par exemple, qu'au cas où le navire ne peut conduire les marchandises jusqu'à destination, l'obligation imposée au capitaine de louer un autre navire pour leur faire achever le voyage, ne s'explique pas si on est en présence d'un contrat de louage, ce contrat se trouvant rompu du jour où la chose louée est venue à périr.

Cette obligation, où se sont trouvés les législateurs qui

(1) *Traité de la Charte-partie*, n° 63, édit. Dupin, t. IV, p. 356.

ont voulu voir un louage dans le contrat d'affrètement, d'écarter sur plusieurs points l'application des règles du louage, montre bien avec évidence qu'ils sont partis d'un principe erroné. Ils n'ont pu consacrer les conséquences de ce principe que dans les hypothèses, où comme celles dont nous nous occupons, ces conséquences n'ont au premier abord rien qui puisse paraître trop anormal.

Le fait que l'affrètement ne rentre pas dans le contrat de louage, ne résulte pas seulement de ce que dans plusieurs cas il est impossible de lui faire application des règles de ce contrat, mais est encore démontré par l'analyse de la volonté des parties.

Le négociant qui remet ses marchandises à un armateur ne le fait que dans un seul but : celui de voir transporter les dites marchandises. Réciproquement, le seul bénéfice que l'armateur compte retirer de son navire, est le prix qui lui sera payé pour le transport des marchandises qui lui sont remises. Au moment où ils concluent un affrètement, l'armateur aussi bien que le chargeur n'ont uniquement en vue que le tranport à effectuer. L'affrètement apparaît bien ainsi comme ne constituant qu'un contrat de transport.

« On ne dira jamais, observe M. de Courcy (1), et ce serait certainement une idée fausse, que celui qui remet quelques colis au bureau d'un chemin de fer fait un contrat de location du chemin de fer, il fait un simple contrat de transport. Il en est de même de celui qui remet des marchandises au bureau d'expédition d'une compagnie de bateaux à vapeur ou au capitaine d'un navire en charge. Ce n'est aussi qu'un simple contrat de transport, idée bien distincte de celle que présente à l'esprit le mot de location ».

La nature du contrat va-t-elle se trouver modifiée par ce

(1) *Quest, de dr. marit.* t. I, p. 124.

fait qu'il est convenu que l'expédition se fera par tel navire désigné, ou que l'affrètement a pour objet un navire entier ?

On l'a soutenu en prétendant que l'affrètement d'un navire entier, ou même la désignation d'un navire déterminé, donnent au contrat, au moins dans une certaine mesure, le caractère d'un louage de chose.

Cette interprétation nous paraît reposer sur une fausse analyse de la volonté des parties, le chargeur qui convient que ses marchandises seront transportées par tel navire déterminé ou feront l'objet exclusif du chargement de tel autre navire, n'a en vue que de s'assurer que l'expédition de ses marchandises se fera dans de bonnes conditions ; les clauses dont il s'agit ne sont que des modalités accessoires du transport. Dans les expéditions par chemin de fer, le chargeur peut également stipuler que ses marchandises seront prises par tel au tel train, par un train express ou par train de petite vitesse, il peut demander qu'elles soient chargées sur des wagons d'un type déterminé ; enfin souvent on voit un négociant demander pour le transport de ses marchandises un train spécial, qui est exclusivement affecté à ce transport ; dans toutes ces hypothèses on n'a jamais douté qu'on ne fût en présence d'un contrat de transport.

Certaines marchandises demandent à être transportées dans de très grandes conditions de célérité, d'autres sont susceptibles de se détériorer au contact de certains produits ; le négociant qui se bornerait à remettre ses marchandises à une compagnie de navigation, sans se soucier des conditions dans lesquelles elles doivent être transportées, s'exposerait à ce qu'à leur arrivée elles soient délivrées ayant perdu la plus grande partie ou même la totalité de leur valeur ; en s'assurant au contraire qu'elles seront embarquées sur un paquebot à marche rapide, qu'elles ne se trouveront pas à côté d'autres marchandises dont l'odeur ou les émanations puissent leur nuire, il s'entoure

de toutes les garanties possibles pour que le transport lui procure tous les avantages sur lesquels il est en droit de compter.

L'affrètement d'un navire entier peut encore procurer à un négociant cet avantage, non seulement que ses marchandises seront transportées plus promptement, qu'elles parviendront à destination avant celles de ses concurrents, qu'elles seront chargées dans de meilleures conditions, mais encore que l'armateur pourra lui consentir le transport à un prix plus réduit.

La preuve que les stipulations dont nous nous occupons ont uniquement pour but la recherche des garanties propres à assurer la bonne exécution du transport, c'est que très souvent on se borne à se référer aux classifications établies par le bureau *Veritas* ou autre, et à convenir que les marchandises seront transportées par un navire ayant telle côte.

L'affrètement constitue donc non un louage, mais un contrat de transport (1) ; or dans le contrat de transport, la prestation à effectuer par le transporteur a un caractère indivisible. C'est ce qu'a fort bien fait ressortir le très illustre professeur M. Labbé : « Un voyage commencé et inachevé ne représente aucun avantage, aucune valeur, aucun service rendu. Jusqu'à l'arrivée, il n'y a rien de fait, rien du résultat attendu par celui pour le compte duquel le voyage est entrepris ; on peut rappeler ici le proverbe chinois : quand on a dix pas à faire, neuf est la moitié du chemin. Nous allons même plus loin, nous disons que l'utilité du voyage est nulle jusqu'à sa fin » (2).

---

(1) Sur la nature du contrat de transport, voir Lyon-Caen et Renault, *Tr. de dr. com*, t. III, nos 549, 559 et suiv. ; Aubry et Rau, *Tr. de dr. civil*, t. IV, § 373 ; Sarrut, *Tr. de la législ. et de la jurispr. sur les transp. par ch. de fer*, nos 3 et suiv.

(2) *De la perte de la chose due*, n° 107.

Si donc on ne s'attache qu'à l'application des règles découlant de la nature juridique du contrat d'affrètement, on est conduit à décider qu'il ne doit pas être dû de fret de distance.

B. — Est-on amené à une autre solution si on s'attache aux considérations tirées de l'équité et des convenances commerciales ?

On fait valoir en faveur du fret de distance les arguments suivants :

L'armateur perdant son navire, il n'est pas juste d'ajouter encore à cette perte en le privant de tout fret ; il doit pouvoir réclamer au chargeur qui lui n'a pas perdu ses marchandises, un fret proportionnel à la distance parcourue.

Cet argument est en réalité celui dont on a été le plus frappé, celui qui a empêché d'examiner de près quelle pouvait être la légitimité du fret de distance ; on a estimé que lorsqu'en présence du désastre qui atteignait l'expédition, le chargeur pouvait retirer ses marchandises, il n'était que juste qu'il ne les retirât qu'en payant une certaine somme à l'armateur ; il y a là une sorte de répartition des risques qui paraît faite d'après l'équité

On ajoute que le capitaine qui aurait un droit au fret entier s'il avait trouvé un autre navire pour conduire les marchandises jusqu'à destination, ne peut être privé de toute rémunération par ce fait qu'il lui a été impossible de se procurer un autre bâtiment, alors qu'on ne peut lui reprocher aucune négligence dans les recherches qu'il a faites à cet effet : le capitaine se trouverait ainsi souffrir à raison d'une circonstance qui est indépendante de sa volonté et exclusive de toute faute de sa part.

Enfin on dit que le transport partiel des marchandises qui a été effectué, a dû procurer au chargeur un avantage dont celui-ci doit tenir compte à l'armateur ; sans doute

cet avantage ne correspondra pas toujours exactement à l'importance du trajet effectué, mais pour éviter les difficultes qui résulteraient de la nécessité de procéder dans chaque cas à des recherches et à des évaluations, il est préférable de poser une règle qui, déterminant à forfait le bénéfice procuré au chargeur, fixe en même temps le montant du fret qui sera dû par lui.

Tous ces arguments n'ont de portée qu'autant que le transport partiel est susceptible de procurer dans tous les cas, ou au moins dans la plus grande majorité des cas, un avantage au chargeur, or nous allons voir qu'il est loin d'en être ainsi.

Un transport partiel procurera un avantage au chargeur si, dans le port où elles ont été débarquées, les marchandises se vendent à un prix supérieur à celui qu'elles ont au port de départ, ou si de là elles peuvent être réexpédiées à leur point de destination, pour un prix moindre que le fret qui devait être payé du port de départ.

Les avantages résultant de ces différences de prix peuvent être très minimes, bien inférieurs à la valeur du fret de distance que le chargeur a à payer, si on le calcule proportionnellement à la route parcourue ; de sorte qu'après le paiement de ce fret, le chargeur peut se trouver dans une plus mauvaise situation que si ses marchandises étaient demeurées au port de départ.

Il se peut même que tout d'abord et indépendamment de tout fret à payer, le transport partiel des marchandises fasse subir une perte à leur propriétaire.

Le navire peut avoir échoué sur un point éloigné de tout grand centre et ou il soit aussi impossible de trouver a endre qu'a réexpédier les marchandises. Même lorsque la cargaison est débarquée dans un port, il se peut que ce soit dans une région où les produits dont elle est composée n'atteignent qu'un cours très bas ; les conditions désavan-

tageuses dans lesquelles s'opèrera la vente ne pourront encore que faire baisser les prix. D'un autre côté il pourra être très difficile, souvent même impossible, de faire parvenir les marchandises jusqu'au port pour lequel elles ont été expédiées, s'il n'existe pas de relations entre ce port et celui auquel elles ont été débarquées ; il faudra alors, en effet, les faire prendre par un navire qu'on devra peut-être faire venir de très loin, et si elles ne sont pas d'un prix très élevé il sera impossible de leur faire supporter ces frais de transport qui dépasseraient leur valeur.

Il y a en outre à tenir compte de cette circonstance, c'est qu'à moins d'être dans un port très fréquenté, les capitaines voyant des marchandises dans la nécessité d'être réexpédiées en profiteront pour demander un fret plus élevé.

Il faut du reste observer que si les marchandises s'arrêtent dans un port intermédiaire, c'est qu'on ne peut que très difficilement trouver à les réexpédier de ce port pour leur lieu de destination, puisque sinon le capitaine se serait lui-même chargé de faire cette réexpédition.

On voit donc qu'un transport partiel des marchandises peut faire subir à leur propriétaire un très grave préjudice, peut même le laisser dans la même situation que si elles avaient été perdues.

Si, dans ces conditions, le chargeur est en outre contraint de payer un fret de distance, il perdra plus que la valeur de ses marchandises; on violera à son encontre la règle que l'on ne doit pas par fortune de mer, perdre plus que ce qui a été exposé.

Aussi plusieurs législations, pour respecter ce principe, ont-elles du moins apporté à la disposition qui exige le paiement du fret de distance ce tempérament, que le

chargeur peut s'en libérer en faisant abandon des marchandises.

On se trouve ainsi bien loin de la prétendue idée d'équité qui veut que le chargeur, parce qu'il reçoit ses marchandises, contribue à la perte de l'armateur.

Le préjudice subi par le chargeur peut être supérieur à celui subi par l'armateur. Ce dernier, en effet, ne perd pas toujours son navire ; les marchandises peuvent se trouver empêchées de parvenir à destination, simplement parce qu'il leur est impossible d'attendre la fin des réparations que le navire doit subir dans un port de relâche.

L'argument invoqué par les partisans du fret de distance et disant que le capitaine ne doit pas être privé de sa rémunération parce qu'il n'a pas trouvé à réexpédier la marchandise, alors qu'il n'y a pas faute de sa part, ne porterait que si dans tous les cas il était avantageux de faire cette réexpédition, mais si le second fret à payer était excessif relativement à la valeur des marchandises, le capitaine ne pourrait évidemment faire une spéculation ruineuse. En outre, le fait qu'il n'y a pas eu faute de la part du part du capitaine, ne peut avoir aucune influence sur les conséquences devant résulter de l'inexécution du contrat par suite de force majeure ; il y a là deux idées absolument distinctes, l'existence d'une faute ne pourrait donner lieu qu'au paiement de dommages-intérêts, son absence ne peut créer une obligation à la charge de l'affréteur.

La plus grande puissance maritime : l'Angleterre, et aussi les Etats-Unis n'ont pas admis le fret de distance ; leur exemple a été suivi par la Belgique.

En France, la commission nommée en 1865 pour procéder à la revision de la législation relative au commerce maritime, et dont les travaux sont si remarquables, avait également décidé la suppression de ce fret ; l'article 298

du projet rédigé par elle en 1867 porte : « Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination ». « Je ne crains pas de le dire, déclare M. de Courcy en parlant de cette disposition, l'est l'équité, c'est le bon sens commercial..., malheureusement ce n'est pas la loi » (1).

L'abolition du fret de distance a encore été demandée par les congrès internationaux réunis à Sheffield, le 5 octobre 1865, sous les auspices de la *National Association for the Promotion of sociale science*, et par ceux réunis à Berne en 1880 et à Anvers en 1885 (2) sous les auspices de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens.

Les travaux préparatoires de la loi belge du 21 août 1879 motivent ainsi la décision qui a été adoptée relativement à la suppression du fret de distance : « Peut-on dire que lorsque la marchandise n'est pas perdue, l'affréteur aura tiré du transport partiel qui en aura été effectué, un profit dont il doit la rémunération ? C'est méconnaître, nous semble-t-il, l'intention qui préside au contrat de louage maritime.

« En effet, l'obligation consentie envers les chargeurs est de transporter la marchandise dans un endroit déterminé, dont l'indication est une condition *sine qua non* de la convention. Le transport, dans un lieu intermédiaire entre le point de départ et celui de la destination, met souvent le chargeur dans une situation plus onéreuse que si la marchandise n'avait point quitté le port de débarquement...

« Aussi proposons-nous, d'accord avec le projet français, de considérer l'exécution du contrat d'affrètement comme

(1) *Quiest. de dr. mart.*, t. I, p. 161.
(2) Voir *Rev Int. de Dr. Marit.*, t. I. p. 429.

indivisible et ne s'accomplissant que par le transport de la marchandise à sa destination. Si le transport a lieu, tout le fret est dû ; si la marchandise reste en route, aucun fret n'est dû.

« Nous mettrons ainsi notre législation d'accord avec celles de l'Angleterre et des États-Unis qui, comme le fait remarquer la commission française, n'ont fait que suivre sur ce point la tradition du droit romain, dont notre Code actuel s'est écarté.

« Nous ferons droit aussi aux vœux exprimés à diverses reprises par des congrès internationaux. D'un autre côté nous donnerons une sanction sérieuse à l'obligation imposée au capitaine dont le navire est arrêté en route, d'en trouver un autre pour accomplir le contrat d'affrètement » (1).

Si les considérations qui précèdent conduisent à décider qu'on ne doit pas poser en principe l'obligation pour le chargeur de payer un fret de distance, elles montrent, en même temps, qu'il est cependant des cas où le chargeur doit payer une rémunération à l'armateur.

Les arguments que l'on peut faire valoir à l'encontre de l'admission du fret de distance, sont en effet tirés de ce qu'au point de vue de l'équité, il est inexact d'en imposer toujours le payement au chargeur, celui-ci pouvant ne retirer aucune utilité du transport partiel qui a été accompli, pouvant même en éprouver un très grave préjudice. Mais ces arguments amènent seulement à cette solution qu'on ne doit pas faire de l'obligation de payer un fret de distance une règle absolue, s'appliquant dans tous les cas.

Il est des hypothèses où le transport partiel peut procurer un très grand avantage à l'affréteur : les marchandises peuvent se vendre au port intermédiaire dans des conditions très avantageuses, aussi cher, peut-être même plus cher,

(1) Jacob, *Le dr. marit belge*, t. I, p. 415 et 426.

qu'au port de destination ; le port dans lequel les marchandises se trouvent arrêtées peut être très rapproché de leur point de destination, et s'il a été impossible au capitaine de trouver un navire pour les conduire jusque-là, du moins cependant sera-t-il possible, dans un certain délai, de les recharger sur un autre bâtiment, ou pourra-t-on leur faire effectuer par chemin de fer ou par canaux le trajet qui leur reste à parcourir.

Dans ces hypothèses, le transport partiel qui a été effectué ayant procuré un avantage au chargeur, celui-ci doit une rémunération à l'armateur ; le principe fondamental, admis dans toutes les législations, que nul ne doit s'enrichir aux dépens d'autrui, s'opposerait à ce que le chargeur pût profiter de ce transport sans dédommager le capitaine.

L'obligation de payer un fret de distance nous apparaît ainsi comme ne puisant uniquement sa source que dans la théorie de l'enrichissement sans cause ; par suite ce fret ne pourra jamais être réclamé que dans les cas où le chargeur aura retiré un avantage du transport partiel et que dans la mesure de cet avantage. L'affréteur pourra, par le paiement de ce fret, être ramené à la même situation que si ses marchandises n'avaient pas quitté le port de départ, il ne pourra jamais être placé dans une situation pire.

Bien que le capitaine n'ait pu lui-même trouver un autre navire pour conduire les marchandises jusqu'au port de destination, il se peut que quelque temps après l'affréteur réussisse à s'en procurer un. Lorsque les marchandises achèvent ainsi le voyage qu'elles avaient entrepris, les principes que nous venons de poser ne laissent place à aucune difficulté pour la détermination du fret de distance ; le prix payé pour le second voyage montrera, en effet, si le premier transport partiel a ou non procuré un avantage au chargeur, si ce prix est inférieur au montant du fret primitif, la différence représentera l'avantage procuré et par suite le chiffre

du fret de distance. Cette différence devra toujours, dans tous les cas, être intégralement payée à l'armateur primitif, sinon l'affréteur verrait ses marchandises transportées jusqu'à destination pour un fret moindre que celui qui avait été originairement stipulé, il réaliserait ainsi un bénéfice au détriment de l'armateur primitif, bénéfice qui serait d'autant moins justifié qu'il serait le contre-coup d'une fortune de mer qui a atteint celui-ci.

Dans les autres hypothèses comment doit être déterminé le montant du fret de distance ?

L'un des ouvrages les plus estimés, le savant *Traité de droit maritime* de notre très éminent collègue M. Lucien de Valroger, dit que la règle la plus sûre est de prendre pour base la différence reconnue au port de destination entre le taux du fret pour le lieu où la cargaison a été primitivement prise, et celui du fret pour le lieu où elle a été laissée en cours de transport (1) ; et cette doctrine a paru si juste que, même malgré les termes du Code de commerce, elle a été consacrée par la jurisprudence française (2).

Un autre système, qui est celui des codes de commerce allemand et scandinaves, décide que l'on doit tenir compte non seulement de la proportion existant entre la longueur du trajet parcouru et de celui restant à parcourir, mais encore des frais, des dangers, des efforts que supposent en moyenne chacun de ces trajets. Le reproche que l'on pourrait faire à ce système est que les éléments dont il tient compte n'intéressent uniquement que l'armateur, ils sont complètement étrangers à l'affréteur. La vérité est que ces éléments doivent normalement influer sur le taux des frets, et ainsi ce système arrive, dans une certaine

(1) T. II. n° 832, p. 340 ; voir dans le même sens : Cresp et Laurin *Cours de dr. marit.*, t. II, p. 177.

(2) Tr. com. Marseille, 9 nov. 1857, *Journ. de jur. de Marseille*, 1857. 1. 294.

mesure, à se confondre avec le précédent. Enfin un troisième système ne s'attache qu'au calcul des distances ; on a ainsi, dit-on, l'avantage de n'avoir à faire qu'une simple opération mathématique, on évite toutes les difficultés ; les législations qui tiennent compte d'autres éléments sont immédiatement obligées de supposer qu'il va naître un litige, de prévoir la nomination d'experts.

Le mode de détermination du fret de distance n'a d'ailleurs qu'une importance très secondaire, il suffirait que l'on parvînt à s'entendre sur les cas dans lesquels il est dû et sur la limite maxima qu'il ne peut dépasser.

La solution que nous proposons n'est en réalité, sous une forme plus précise, que celle qui a été adoptée par le congrès de droit international de Bruxelles de 1888 (1), et qui est proposée par M. Jacobs dans son avant-projet de loi internationale, travail de la plus grande valeur (2); ces deux textes décident que le montant du fret de distance doit être fixé *ex æquo et bono*.

Dans le commentaire qu'il avait donné dans son rapport, de la proposition adoptée par le Congrès de Bruxelles, M. Jacobs avait expressément indiqué que l'affréteur qui ne retirerait aucun avantage du transport partiel ne devrait aucun fret : « Nous venons vous proposer, avait-il dit, d'accorder un fret proportionnel à l'utilité que le chargeur retire de ce voyage inachevé. Il peut arriver que le lieu où le capitaine débarque la marchandise soit tel qu'elle n'ait pas plus de valeur, peut-être moins qu'au point de départ ; dans ce cas, il serait inique de lui accorder un fret quelconque. Mais si, arrivé près du terme du voyage, il reste à peine quelques frais à faire pour parvenir à destination, n'est-il pas juste que le capitaine soit payé du service

(1) Voir *Rev. Int. de Dr. Marit.* t. IV, p. 375.
(2) Voir *Rev. Int. de Dr. Marit.* t. IV, p. 366.

rendu ? Nous proposons de fixer, en ce cas, le fret d'après les règles de l'équité : *ex æquo et bono* » (1).

Cette solution n'est pas en contradiction avec les résolutions des congrès de Sheffield, de Berne et d'Anvers. Comme elles, en effet, elle admet la suppression du fret de distance en tant qu'on fait découler du contrat d'affrètement l'obligation de payer ce fret ; elle ne laisse pas subsister la créance du fret de distance comme un droit que l'armateur puisse dans tous les cas invoquer, mais seulement comme un droit susceptible de naître dans certaines circonstances.

La doctrine admise en Angleterre conduit en pratique à un résultat analogue ; si elle décide, en effet, qu'en principe il n'est pas dû de fret de distance, elle veut cependant que ce fret soit payé toutes les fois que l'affréteur s'y est obligé expressément ou tacitement, et, sauf preuve contraire, le seul fait par l'affréteur d'accepter les marchandises au port intermédiaire, emporte de sa part obligation tacite.

---

(1) Voir *Rev. Int de Dr. Marit.* t. I, p. 666.

Deuxième Question

Du fret en cas de vente de la cargaison

Est-ce que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route : — 1° pour les besoins du navire ; 2° par suite de leur état d'avarie : a) *si celui-ci est dû au vice propre ;* b) *s'il est dû à une fortune de mer. — Dans quelles proportions ou sur quelles bases ?*

1° VENTE DES MARCHANDISES POUR LES BESOINS DU NAVIRE

Nous n'avons à nous occuper ici que du cas où le capitaine a, en cours de route, vendu une partie de la cargaison pour subvenir à des nécessités urgentes et alors qu'il lui était impossible de se procurer de l'argent autrement ; si le capitaine avait fait cette vente sans nécessité, le propriétaire des marchandises vendues, loin de devoir un fret, aurait droit à des dommages-intérêts.

Lorsque le capitaine, qui s'est ainsi procuré de l'argent pendant le voyage, conduit son navire à bon port, il est de toute justice qu'il place le propriétaire des marchandises dont il a disposé, dans la même situation où se trouverait celui-ci si les marchandises n'avaient pas quitté le navire, c'est-à-dire qu'il lui en rembourse le prix d'après leur valeur au port de destination.

Le chargeur touchant la même somme que si ses marchandises avaient achevé le voyage, doit également, comme il aurait à le faire si cette éventualité s'était réalisée, payer le fret entier. Il n'y a là que l'application du principe général, que le chargeur doit la totalité du fret, toutes les fois

qu'il reçoit la valeur de ses marchandises au port de destination ; principe qui se justifie aisément, car il repose sur cette idée que le chargeur ne peut s'enrichir aux dépens de l'armateur ; ayant les mêmes avantages que si ses marchandises lui avaient été délivrées au point pour lequel elles étaient expédiées, il doit avoir les mêmes charges.

En vertu de ce principe, l'armateur doit non seulement déduire de la somme qu'il a à verser au chargeur comme représentant la valeur des marchandises vendues, le prix de son fret, mais encore les droits de douane, les frais de déchargement et autres qui eussent été nécessités par l'arrivée des dites marchandises à destination ; tous ces divers débours sont des facteurs de la valeur des marchandises au port de destination, et le chargeur touchant cette valeur doit avoir à les supporter.

Il se peut que le prix auquel le capitaine a vendu les marchandises soit plus élevé que le cours qu'elles atteignent au port de destination, l'armateur doit-il en ce cas rembourser le chargeur en lui tenant compte du prix auquel les marchandises ont été vendues ou seulement de leur valeur au port de destination.

Cette dernière opinion a été soutenue ; lorsque le prix de vente des marchandises est inférieur à leur valeur à destination, l'armateur étant tenu de supporter cette différence en moins, par réciprocité il doit, a-t-on dit, profiter de la différence lorsqu'elle est en plus.

Il est aisé de voir qu'un tel système ne saurait être admis ; le pouvoir donné au capitaine de disposer du chargement en cours de route est déjà, en quelque sorte, une atteinte aux droits des propriétaires des marchandises embarquées, il est cependant nécessaire de reconnaître ce pouvoir au capitaine, qui sinon pourrait se trouver dans l'impossibilité de continuer le voyage, mais du moins il ne doit en user qu'avec la plus extrême réserve ; et il ne serait pas admis-

sible, si la vente qui a dû ainsi être faite est avantageuse, que le capitaine puisse s'en prévaloir pour en retirer un bénéfice.

Il nous paraît du reste impossible de refuser au propriétaire des marchandises le droit de ratifier la vente faite en cours de route par le capitaine et de prendre cette vente pour son compte, par suite d'en réclamer le prix. Mais bien évidemment le chargeur ne pourrait s'appuyer sur ce fait qu'il prend la vente pour son compte pour prétendre ne pas payer le fret entier, mais seulement un fret proportionnel jusqu'au port où les marchandises ont été vendues. Il serait en effet choquant que l'affréteur pût voir ses obligations diminuées à raison de ce fait qu'il touche plus que ce sur quoi il était en droit de compter; et d'autre part, sa ratification ne pourrait avoir pour effet que de le placer dans la même situation que s'il avait retiré volontairement ses marchandises; or en cas de retrait volontaire des marchandises en cours de route le fret entier est dû.

Le capitaine peut avoir embarqué de nouvelles marchandises pour remplacer la partie de la cargaison qu'il a vendue. Le fret payé par ce nouveau chargement profitera-t-il à l'armateur ou au propriétaire des marchandises vendues ?

On pourrait soutenir qu'il suffit à ce dernier de ne pas souffrir de préjudice à raison du fait que le capitaine a été obligé de disposer de ses marchandises; que si c'est grâce à la vente desdites marchandises que l'expédition à pu être continuée, l'armateur l'en indemnise suffisamment en le plaçant dans la même situation comme si elles étaient parvenues à destination ; mais que les bénéfices résultant de ce que de nouveaux contrats d'affrètement ont pu être conclus pour la partie du trajet restant à effectuer lui sont complètement étrangers.

Il nous paraît plus équitable de poser en principe absolu

que l'armateur ne peut jamais réaliser de bénéfice, à raison de cette circonstance qu'il a dû disposer en cours de route d'une partie de la cargaison. Outre que ce principe est de nature à sauvegarder les droits des chargeurs, en garantissant contre tout abus possible, il apporta un juste tempérament aux pouvoirs accordés au capitaine, en laissant au propriétaire des marchandises dont on a disposé, toutes les chances avantageuses susceptibles de résulter de l'opération

Envisageons maintenant l'hypothèse où le navire n'atteint pas le port de destination.

Deux conceptions sont ici possibles : on peut fictivement considérer les marchandises vendues comme continuant à voyager avec le navire, et par suite décider qu'au cas de perte du navire, ces marchandises devant être réputées péries, les parties n'ont réciproquement aucune action à exercer l'une contre l'autre; l'armateur n'a rien à rembourser du prix de vente, le chargeur n'a aucun fret a payer. Ce système était consacré par le projet de 1867 (art. 296); et sous l'empire de l'Ordonnance de 1681, qui était muette sur ce point, il était défendu par Emerigon.

On peut dire en faveur de cette doctrine, qu'elle place les parties dans la même situation que si les marchandises n'avaient pas été vendues. Il y a ainsi une concordance parfaite entre les deux hypothèses d'heureuse arrivée ou de perte du navire; dans les deux cas, le propriétaire des marchandises dont le capitaine a disposé est placé dans la même situation que si ces marchandises fussent demeurées à bord.

Ce système fait bénéficier l'armateur du produit de la vente des marchandises, mais n'est-il pas juste de laisser ce bénéfice à l'armateur alors qu'il n'y a aucune raison légitime d'en faire profiter le chargeur. Ce dernier, en effet, est complètement étranger à la vente, vente d'ailleurs qui

n'a pas été volontaire mais imposée par la nécessité ; la volonté de l'affréteur était que ses marchandises ne quittassent pas le navire ; or si elles ne l'avaient pas quitté elles eussent été perdues dans le naufrage. On peut ajouter qu'il est assez naturel que la créance de l'affréteur, qui est née à propos des besoins de l'expédition, soit liée au sort de cette expédition ; l'affréteur est en quelque sorte un prêteur à la grosse sur le navire.

Le principal défaut de ce système est de reposer sur une fiction, de supposer que les marchandises vendues si elles étaient demeurées à bord eussent péri avec le navire. Or, quelles que soient les circonstances du naufrage, il est toujours impossible d'affirmer que les marchandises, si elles avaient été à bord, n'auraient pas été sauvées.

Deux autres systèmes se trouvent en présence, qui tous deux sont d'accord pour admettre cette solution que l'armateur ne doit rembourser au propriétaire des marchandises vendues que le produit net de la vente ; le différend qui existe entre eux porte sur le point de savoir si le chargeur doit payer le fret entier ou un fret proportionnel jusqu'au port où a eu lieu la vente.

L'opinion qui veut que le fret entier soit payé ne nous paraît pas pouvoir se justifier ; la totalité du fret ne doit en effet être exigible, que lorsque les marchandises parviennent au port de destination, lorsque leur valeur à ce port est payé à leur propriétaire, ou lorsque ce dernier retire ses marchandises au cours du voyage ; or nous ne nous trouvons dans aucune de ces trois hypothèses, les marchandises n'ont été ici retirées ni par le fait ni dans l'intérêt de l'affréteur. Les législations qui exigent le fret entier apportent du reste à cette règle ce tempérament, que le capitaine ne peut se faire payer de ce fret que par voie de retenue sur le produit de la vente des marchandises ; ainsi

du moins le préjudice subi par le chargeur ne peut dépasser la perte de ses marchandises.

Si on décide qu'il doit être payé un fret proportionnel jusqu'au port où a eu lieu la vente, nous renverrons à ce sujet à ce qui a été dit plus haut sur le fret de distance. Ici encore il nous paraît logique de soutenir que ce fret de distance ne peut être exigé que si le transport partiel a procuré un avantage au chargeur, c'est-à-dire dans l'espèce, si les marchandises ont été vendues à un prix supérieur aux cours du port de départ ; et le montant de ce fret ne pourra jamais dépasser la différence entre ces deux prix, puisque sa créance n'a uniquement sa source que dans le profit retiré par l'affréteur.

Si donc les marchandises n'ont été vendues par le capitaine qu'à un prix égal ou inférieur à leur prix au port de départ, nous pensons que l'armateur doit être contraint de rembourser ce prix au chargeur, sans pouvoir lui réclamer aucun fret.

Pour le cas où les marchandises ont été mises en gage au lieu d'être vendues, l'armateur n'aura à remettre au chargeur que la somme prêtée sur la marchandise et le billet de gage, et pour savoir s'il doit ou non un fret de distance il n'y aura qu'à apprécier si le transport partiel lui a ou non procuré un avantage.

2° VENTE DE MARCHANDISES PAR SUITE DE LEUR ÉTAT D'AVARIE.

Si dans un port de relâche des marchandises sont vendues par le capitaine, parce que celui-ci constate qu'à raison de leur mauvais état, elles ne pourraient arriver au port de destination que complètement détériorées, ou parce qu'il voit que ces marchandises avariées abîmeraient le reste de la cargaison, l'armateur ne peut être redevable envers le

propriétaire de ces marchandises que du produit net de la vente. Le fret est-il dû relativement à ces marchandises ?

Pour répondre à cette question, il faut distinguer le cas où l'état d'avarie des marchandises est dû au vice propre, et celui où il est dû à une fortune de mer.

a) *Avaries dues au vice propre.* — Si le mauvais état des marchandises qui a nécessité leur vente ne provient que de leur vice propre, on doit, sans difficultés, décider que le fret entier est dû ; cette hypothèse doit, en effet, être assimilée à celle où il y a retrait volontaire des marchandises; le chargeur ne peut se plaindre ; c'était à lui à ne mettre à bord qu'une cargaison en état de faire le voyage. Tout au contraire, les autres affréteurs ou l'armateur peuvent se trouver en droit de demander au propriétaire de ces marchandises des dommages-intérêts, s'ils ont subi un préjudice à raison de leur mauvais état.

L'armateur aurait le droit d'exiger son fret entier, alors même que le navire aurait été déclaré innavigable au port où ont été vendues les marchandises avariées,si le reste du chargemeut a continué le voyage sur un autre navire loué par le capitaine ; dans ce cas, en effet, ce n'est toujours que par suite d'une circonstance dont le chargeur est responsable, que ces marchandises ne sont pas conduites à destination.

b) *Avaries dues à une fortune de mer.* — Lorsque les marchandises vendues par le capitaine, à raison de leur état de détérioration, n'ont été avariées qu'à la suite d'une fortune de mer, y a-t-il lieu encore de décider que ces marchandises doivent le fret entier ?

Cette solution nous paraît être fondée, aussi bien au point de vue de l'équité, qu'à celui du droit.

Le capitaine, en vendant en cours de route les marchandises avariées qui ne pourraient supporter la fin de la traversée, agit uniquement dans l'intérêt des propriétaires

de ces marchandises ; il a, en effet, droit à son fret pour toutes les marchandises qu'il délivre à destination quel que soit leur état de détérioration ; si donc on le privait de son fret pour les marchandises qu'il a vendues durant le voyage, on le placerait entre son devoir et son intérêt, alors que son devoir lui commanderait de sauvegarder les droits des chargeurs, en faisant vendre leurs marchandises, son intérêt lui suggérerait de conserver ces marchandises à son bord jusqu'à destination pour pouvoir toucher son fret entier.

On peut assimiler notre hypothèse à celle où il y a retrait volontaire des marchandises, car en opérant la vente le capitaine ne fait qu'exécuter ce qu'il présume être la volonté tacite du chargeur ; certainement, celui-ci s'il était présent, n'hésiterait pas à prescrire la vente de marchandises dont la valeur va aller toujours en décroissant, qui, peut-être, ne seront plus susceptibles d'être vendues lorsqu'elles parviendront à destination.

Les chargeurs, s'ils étaient disposés de payer le fret, réaliseraient, par suite de l'opération faite pour leur compte par le capitaine, un double bénéfice : tout d'abord ils toucheraient le prix de la vente qui a été faite au port de relâche, alors qu'au port de destination ils n'auraient peut être pu retirer aucun profit de leurs marchandises ; en second lieu, ils seraient dispensés de payer le fret, alors qu'ils eussent dû l'acquitter, bien que recevant à destination des marchandises sans valeur.

Les affréteurs ne peuvent avoir à se plaindre d'être obligés de payer le fret convenu, car avant d'expédier leurs marchandises ils ont dû peser tous les risques de l'opération qu'ils entreprenaient, ils savaient que ces marcandises pourraient être détériorées par les risques de mer et que, lors de leur déchargement à destination, le fret entier devrait être payé quel que soit leur état de détério-

ration. En vendant en cours de route les marchandises détériorées, le capitaine a réduit leur perte autant qu'il était possible de le faire, il a été leur gérant d'affaires, et ce n'est pas sur un acte ainsi fait dans leur intérêt que les chargeurs pourraient s'appuyer pour prétendre échapper au paiement du fret.

D'ailleurs, quand bien même on voudrait décider que dans cette hypothèse le fret n'est pas dû en vertu des règles du contrat d'affrètement, les principes de la gestion d'affaires permettraient toujours au capitaine de réclamer au propriétaire des marchandises vendues, le fret dont il s'est privé en procédant à cette vente, et il arriverait ainsi à toucher son fret entier.

Dans les deux hypothèses que nous venons d'examiner d'avaries par vice propre ou d'avaries par fortune de mer, le capitaine doit déduire du fret qu'il réclame pour les marchandises vendues, tous les frais qui lui ont été épargnés par suite du retrait de ces marchandises, ainsi que le fret payé par les nouvelles marchandises qui ont pu être chargées en remplacement, pourvu qu'il s'agisse toujours de la continuation du même voyage. Si l'armateur ne doit pas subir de préjudice par suite du fait de la vente, il ne doit pas non plus réaliser de ce chef un bénéfice.

Troisième Question

Du fret au cas où le navire est condamné

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est condamné au port de refuge ou ne peut achever son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire parvient à destination ? Sur quelles bases et dans quelles proportions ?

Le capitaine, lorsque le navire ne peut plus continuer à conduire les marchandises doit chercher un autre navire sur lequel il puisse les réexpédier à destination. En concluant cet affrètement, le capitaine n'agissant que dans l'intérêt des chargeurs, a à apprécier si l'opération doit ou non leur être avantageuse ; si le taux excessif réclamé pour le fret indiquait clairement que la spéculation ne peut qu'être ruineuse, il devrait s'abstenir ; il y aurait alors impossibilité morale de se procurer un autre bâtiment.

Le capitaine ayant trouvé à réexpédier les marchandises, la question se pose de savoir par qui doit être payé le fret du bâtiment nouvellement affrété et si l'armateur primitif a droit à un fret.

Pour étudier cette question on a, en France, l'habitude de distinguer trois hypothèses, suivant que les deux frets sont proportionnellement égaux, ou que le fret du second navire est proportionnellement inférieur ou supérieur au fret primitivement stipulé.

Nous croyons que la solution à donner à cette question est dominée par celle que l'on adopte sur le principe de la créance du fret de distance, et il nous semble qu'il suffit de distinguer suivant que le chiffre du second fret est inférieur ou supérieur au chiffre du fret primitif.

Si on fait ici application du principe qui nous a paru devoir prévaloir relativement au fret de distance, et suivant lequel ce fret a sa source dans l'avantage procuré au chargeur, on verra que l'hypothèse dont nous nous occupons présente précisément le moyen le plus sûr d'apprécier cet avantage. La différence entre le fret primitif et le fret du second navire qui a conduit les marchandises à destination, représente, en effet, exactement le profit qui a été retiré par l'affréteur du transport partiel exécuté par le premier armateur ; il est par conséquent juste que cet armateur touche le montant de cette différence, il ne pourra

réclamer une somme plus élevée, et si le second fret n'est pas inférieur au premier, il ne pourra rien demander, car nous avons vu que le fret de distance ne peut être réclamé que dans la mesure de l'avantage résultant du transport partiel.

L'armateur primitif doit toucher toute la différence entre les deux frets, alors même que le nouveau fret est proportionnellement inférieur à celui stipulé dans le premier affrètement ; il reçoit en ce cas, à raison du transport partiel qu'il a affectué, un fret qui est supérieur à ce qu'il serait, si on ne le calculait que proportionnellement à la distance parcourue, mais nous avons vu, que c'est non d'après le trajet affectué, mais d'après le service rendu, que doit être apprécié le fret de distance, et que ce fret ne doit jamais être inférieur à la différence entre le fret primitif et le fret du bâtiment nouvellement affrété.

Lorsque les deux frets sont proportionnellement égaux, il se trouve que l'avantage procuré par le premier transport partiel correspond exactement à la proportion existant entre la distance parcourue et celle restant à parcourir. Cet avantage est au contraire plus faible, lorsque le second fret est proportionnellement supérieur au premier, mais si la somme revenant alors au premier armateur ne correspond plus au trajet qu'il a fait effectuer aux marchandises, il ne peut s'en plaindre, puisqu'il n'a droit à un fret de distance que dans la mesure de l'avantage procuré ; et si cet avantage est nul, c'est-à-dire si le montant du second fret n'est pas inférieur au chiffre du fret primitif, il ne peut prétendre à rien.

Le second fret peut être non seulement proportionnellement plus élevé, mais même d'un chiffre supérieur au fret primitif ; le surplus de la différence entre les deux frets nous paraît alors devoir être supporté par le chargeur ; la perte de l'armateur doit être limitée à la privation de toute

rémunération pour le transport partiel qu'il a effectué, il ne saurait en outre être contraint de débourser de l'argent pour permettre aux marchandises d'arriver à destination ; ce supplément de fret constitue une fortune de mer qui est à la charge des affréteurs.

Les solutions que nous venons d'exposer sont celles qui ont été adoptées par le projet de revision de 1867 et par la loi belge de 1879, dont l'article 97, reproduisant les termes de l'article 294 du projet de 1867, s'exprime ainsi..... « Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui ; et si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur ».

Ce sont également les solutions qui ont été adoptées par les congrès internationaux de Sheffield, de 1865, d'Anvers de 1885, et de Bruxelles de 1888 et qui ont été présentées dans l'avant-projet de loi internationale rédigé par M. Jacobs (1). Ce sont aussi celles pui sont suivies aux États-Unis et en Angleterre, sauf controverse pour ce dernier pays.

Dans d'autres pays, notamment en Allemagne, on admet que l'armateur primitif a droit au fret de distance jusqu'au port auquel il a conduit les marchandises et que le second affrètement est réputé fait pour le compte des chargeurs.

Le système qui prévaut en France décide, que dès que le second fret est proportionnellement supérieur au premier, la différence doit être supportée par le chargeur. Ce systême revient à dire que l'armateur primitif a toujours

(1) *Rev. int. de dr. marit.*, t. I, p. 666

droit à un fret de distance calculé d'après le nombre de milles parcourus. Cette solution est en concordance logique avec celle qui est admise en ce pays relativement au fret de distance ; pour la justifier on fait valoir que le capitaine en contractant un second affrêtement ne peut empirer sa situation.

On a reproché le défaut d'harmonie qu'il y aurait à faire supporter par le chargeur l'excédent du fret, lorsque le second fret est supérieur au fret primitif, alors qu'on ne le fait pas profiter de la différence lorsqu'il lui est inférieur ; l'affréteur, a-t-on dit, ne peut pas être rivé d'un côté à son contrat et ne pas l'être de l'autre, cette situation en partie double n'a aucune raison d'être, elle est aussi contraire à la logique qu'à l'équité.

Cette objection a été victorieusement réfutée ; l'armateur ne peut être, par suite des fortunes de mer, ni privé du fret auquel il a droit, ni contraint de débourser de l'argent pour faire parvenir les marchandises jusqu'à destination ; de plus, a-t-on dit, il faut distinguer entre le voyage du navire et celui des marchandises ; l'innavigabilité termine le premier, mais le second continue par la location d'un nouveau bâtiment, sur lequel le fret primitif, les assurances antérieures, les ventes à livrer déjà conclues, suivent les marchandises (1).

Nous nous sommes jusqu'ici placés dans l'hypothèse où le second navire a conduit les marchandises à destination. Il se peut que ce navire se perde ; la question se pose dans ce cas de savoir si, par suite de la perte de ses marchandises, le chargeur sera dispensé de tout paiement, ou s'il devra payer à l'armateur primitif la différence entre les deux frets qui devait revenir à celui-ci.

---

(1) Lyon-Caen et Renault, *Tr. de dr. com.*, 3e éd., t V, n° 679, p. 477.

L'armateur primitif pourrait dire qu'il a un droit acquis à son fret de distance, qu'il peut donc toujours le réclamer.

Il nous paraît préférable de ne pas considérer les deux affrètements successifs comme deux contrats distincts et indépendants ; pour le chargeur c'est toujours le même voyage qui continue, et il n'y a pas de raison pour déroger ici à la règle que le chargeur qui ne reçoit pas ses marchandises ne doit pas de fret. Si on admet que le fret de distance n'est dû que jusqu'à concurrence de l'utilité procurée, on arrive d'ailleurs à la même solution, puisqu'ici l'événement a démontré que le transport partiel n'a été d'aucune utilité.

Quatrième Question

Question du demi-fret et du fret sur le vide

Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée,— convient-il de fixer législativement l'indemnité due (demi-fret et fret sur le vide), ou convient-il de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ?

Nous examinerons successivement le cas où l'affréteur ne fournit pas le chargement promis et celui où il ne fournit qu'un chargement incomplet.

a) *Rupture avant le chargement.* — Le négociant qui ayant conclu un contrat d'affrètement ne met pas ce contrat à exécution, cause évidemment un préjudice à l'armateur, puisque celui-ci, comptant sur les marchandises qui devaient lui être fournies, ne s'est pas préoccupé de chercher un autre chargement.

En Angleterre la réparation du préjudice qui est ainsi

subi par l'armateur est poursuivie d'après les règles du droit commun, l'armateur ayant dans chaque espèce à justifier de l'importance du dommage qu'il éprouve.

La plupart des législations continentales ont cru préférable d'établir ici un forfait déterminant le montant des dommages-intérêts dus à l'armateur et ont décidé que si l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il doit payer en indemnité au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait fournir.

Comme tous les forfaits relatifs à des dommages-intérêts, cette règle présente l'avantage d'éviter les lenteurs et les difficultés d'une action en justice, et il nous semble que pour le commerce maritime cet avantage est tout particulièrement appréciable. Les actions en justice seraient, en notre matière, d'autant plus difficiles, que le chargeur et l'armateur ne sont souvent pas de la même nationalité. Il nous paraît donc absolument désirable que toutes les nations s'entendent pour établir ici un forfait, de telle sorte que le capitaine puisse toujours se faire payer sans retard l'indemnité qui lui est due.

La fixation de cette indemnité à la moitié du fret est très ancienne, elle se retrouvait déjà dans le statut suédois de Birca de 1254, dans le statut de Flensbourg de 1284, et dans les anciennes lois de l'Islande et de la Norvège (1). Elle a été conservée par les législations modernes qui ont admis le principe d'un forfait et il ne paraît pas qu'il y ait de motifs pour le modifier.

Nous croyons qu'on ne peut hésiter qu'entre ces deux solutions : s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ou adopter un forfait, et qu'il est inutile d'examiner les autres systèmes, par exemple celui consacré

(1) Desjardins, *Tr. de dr. marit.*, t III, a° 821, p. 596.

par le code de commerce néerlandais, qui, sous certaines conditions de sommation, autorise le capitaine à effectuer le voyage convenu et à réclamer le fret entier. Nous croyons, également, qu'il n'y a pas à s'arrêter à certaines distinctions qui n'admettent le paiement du demi-fret que lorsqu'il s'agit ou non d'affrètement à cueillette, ou lorsque le délai des surestaries n'est pas écoulé ; ces distinctions n'ayant aucun fondement rationnel.

Il est une hypothèse pour laquelle l'indemnité du demi-fret peut n'être plus suffisante, et qui a été spécialement prévue par quelques législations, c'est celle où le navire a fait une traversée sur lest pour venir prendre le chargement qui lui était promis. On peut considérer qu'ici le contrat a commencé à recevoir un commencement d'exécution et que par conséquent le fret entier est dû (1). On a aussi proposé de distinguer suivant que, d'après son importance, cette traversée sur lest peut être considérée comme un préliminaire du voyage projeté ou comme un voyage distinct ; au premier cas l'affréteur ne drevrait que le demi-fret, au second cas il devrait le fret entier (2) ; mais ce système a l'inconvénient de laisser place à l'arbitraire, car comment apprécier si le trajet fait par le navire pour se rendre au port où devrait être livré le chargement doit ou non être considéré comme un préliminaire du voyage.

Le système admis par plusieurs législations, et surtout en Allemagne et dans les pays Scandinaves, établissant un forfait distinct pour notre hypothèse, soit des deux tiers soit des trois quarts du fret, ne nous paraît pas non plus possible à cause de la trop grande diversité dans l'importance des voyages qui peuvent être faits sur lest pour venir chercher la cargaison; il nous paraît préférable de décider

(1) Voir code de comm. espagnol, art. 675.
(2) Jacobs, *op. cit.*, n° 329, p. 360.

que le fret entier sera dû au capitaine, déduction faite des dépenses qui lui sont épargnées et sans que jamais l'indemnité puisse être inférieure au demi-fret.

Malgré son nom, le demi-fret dont nous venons de nons occuper n'est pas un fret, mais simplement des dommages-intérêts dont le chiffre est fixé à l'avance; il résulte de là, notamment, que le montant en est toujours intégralement dû, sans qu'on ait à s'inquiéter de l'importance du préjudice subi par l'armateur.

Ne conviendrait-il pas également de fixer à forfait le chiffre d'une indemnité qui serait due dans tous les cas ou l'affréteur résilie le contrat après avoir commencé à charger ?

Dans cette hypothèse, le contrat ayant reçu un commencement d'exécution, le fret entier est dû, mais il n'est dû que déduction faite des frais épagnés au capitaine et du fret qui lui est payé par les marchandises qu'il a embarquées en remplacement du chargement qui ne lui a pas été fourni ; il peut arriver ainsi que l'affréteur qui a commencé à charger, puisqu'il ne donne pas suite à son contrat, n'ait presque rien ou même rien à payer. Sans doute les principes du droit commun permettent au capitaine de réclamer des dommages-intérêts à raison du préjudice qu'il a subi, mais on se trouve alors exposé aux lenteurs et aux inconvénients des demandes en justice. Le projet de 1867 avait, dans notre cas, donné le caractère d'indemnité à forfait au paiement du fret, en décidant qu'il ne serait pas fait de déductions, alors même que le capitaine aurait trouvé à compléter son chargement. Le montant de l'indemnité ainsi fixé paraît cependant trop élevé, et il semble qu'il serait suffisant de décider, comme on le fait en quelques pays, que la somme à payer par l'affréteur qui résilie son contrat ne pourra jamais être inférieure au demi-fret.

Si on se prononce en faveur de la fixation des dommages-

intérêts au demi-fret, devra-t-on dire que cette indemnité sera due dans tous les cas ; ou, au contraire, décider que cette règle ne s'appliquera que lorsque l'affréteur aura prévenu le capitaine de son intention de rompre le contrat, réservant au capitaine dans le cas contraire le droit de demander des dommages-intérêts supérieurs, ou même de réclamer son fret entier ?

La solution à donner à cette question dépend du parti que l'on prend sur le point de savoir si le seul fait de l'expiration des jours de planche et des surestaries doit ou non être considéré comme emportant de plein droit résiliation du contrat d'affrètement. Si, comme cela a lieu notamment en Angleterre, on se prononce pour l'affirmative, on devra décider qu'il ne sera jamais dû que le demi-fret; dans le cas contraire on devra décider que l'affréteur sera débiteur du fret entier ; en l'absence de dénonciation de la part de l'affréteur le contrat ne peut, en effet, être considéré comme ayant été résilié.

B. — *Chargement incomplet.* — L'affréteur qui ne fournit pas tout le chargement convenu n'en doit pas moins payer le fret entier qui eût été dû si le contrat avait été exactement exécuté. Cette obligation se comprend aisément : l'affréteur peut ne pas user des droits que le contrat lui confère, mais l'armateur ne doit pas subir de préjudice de ce chef.

Le fret qui est ainsi payé sur le vide n'a pas le caractère de dommages-intérêts, c'est un véritable fret; il n'y a pas lieu d'édicter de pénalité contre l'affréteur qui ne charge pas toutes les marchandises promises; en agissant ainsi il se borne à ne pas profiter des avantages que lui confère le contrat. Il suffit qu'il ne puisse invoquer cette circonstance pour prétendre échapper à une partie de ses obligations.

Le fret sur le vide n'étant exigé que pour que l'armateur puisse toucher le fret sur lequel il était en droit de compter, on doit déduire du montant de ce fret les dépenses qui

sont épargnées à l'armateur par le fait du chargement incomplet.

De même, on ne doit calculer ce fret que sur le vide existant dans le navire au moment du départ et non sur la quantité de marchandises fournies en moins par l'affréteur, ce dernier profite donc du fret payé par les marchandises que le capitaine a embarquées à la place de celles qu'il n'a pas chargées, mais bien évidemment si ce fret était supérieur à celui qu'il doit payer, il ne pourrait profiter de la différence, il ne doit pas pouvoir trouver une source de bénéfice dans l'inexécution de son contrat.

Si le vide avait occasionné des frais de lestage ou autres (1), l'affréteur devrait rembouser ces frais au capitaine. L'armateur ne doit ni subir de préjudice ni s'enrichir par suite du fait que l'affréteur n'a pas fourni tout le chargement convenu.

La seule difficulté sérieuse qui se présente sur ce point est de savoir à quelles conditions sera dû le fret sur le vide.

Il ne semble pas qu'il y ait lieu d'exiger ici des formalités spéciales si l'affréteur a reconnu l'existence du vide et si, par suite, il ne peut y avoir de contestations à ce sujet entre les parties ; si, par exemple, le chargeur a lui-même mentionné sur le connaissement l'existence du vide.

En dehors d'une reconnaissance formelle du chargeur il est au moins nécessaire que l'importance du vide soit exactement établie avant le départ par une constatation

(1) Le fait d'un chargement incomplet pourrait encore entraîner des frais pour l'armateur au cas où il y aurait lieu de procéder à un règlement d'avaries communes, en lui faisant supporter une part plus considérable pour la contribution du corps du navire. Quelques législations, notamment le code de commerce néerlandais, décident expressément que l'armateur pourra en ce cas se faire rembourser par l'affréteur (art. 466).

qui, autant que possible, doit-être contradictoire; et il semble bien aussi qu'il faille exiger que le capitaine ait mis l'affréteur en demeure de compléter le chargement.

Cinquième Question

Retard au chargement et au déchargement

Doit-on considérer les surestaries comme un supplément de fret ou comme une indemnité ?

Convient-il de subordonner leur débition à une protestation écrite, tout au moins par correspondance ?

I. — Les intérêts de cette question sont nombreux. Si les surestaries ne sont qu'un accessoire du fret elles devront être comprises dans l'abandon du navire et du fret, elles suivront en tout le sort de la créance du fret, c'est-à-dire ne seront pas dues si cette créance ne devient pas exigible ou est prescrite, seront garanties par le même privilège; elles courront de plein droit, en vertu du contrat, sans mise en demeure préalable, seront suspendues les jours fériés dans les cas où elles ne se calculent que par jours ouvrables, et seront également suspendues par les événements de force majeure. Si elles ne sont que des dommages-intérêts, toutes les solutions inverses doivent être admises.

La solution à donner à cette question dépend du parti que l'on prend sur le point de savoir quelle est la nature du contrat d'affrétement. Si ce contrat est un louage de chose et de services, on est conduit à dire que l'affréteur en apportant des retards dans le chargement ou le déchargement du navire ne fait que prolonger la durée de jouissance de la chose louée, il use plus longtemps du navire, la somme

due pour cette prolongation de jouissance n'est qu'un loyer supplémentaire, loyer venant s'ajouter au loyer principal qui est le fret. Ce système est celui qui est admis par la doctrine et la jurisprudence françaises qui considèrent le contrat d'affrètement comme un louage.

Si, au contraire, on pense que l'affrètement doit, ainsi que nous nous sommes efforcé de le montrer plus haut, être considéré comme un contrat de transport, les retards apportés par l'affréteur dans le chargement ou le déchargement n'apparaissent plus comme une prolongation de jouissance, mais comme une inexécution des obligations que lui impose le contrat ; un transport doit être effectué avec le plus de rapidité possible. En cette matière chacun des contractants compte sur la célérité de son cocontractant, celui d'entre eux qui occasionne des lenteurs contrevient à la loi du contrat et par suite la somme qu'il doit de ce chef constitue bien des dommages-intérêts.

Les surestaries ne paraissent donc être que le règlement à forfait des dommages-intérêts dus à l'armateur à raison des retards occasionnés par l'affréteur.

II. — La multiplicité des questions qui s'élèvent relativement aux surestaries, le fait que cette matière est le plus souvent prévue, au moins en partie par les conventions des parties, qu'en outre presque partout il existe sur ce point des usages locaux, ont amené la plupart des législations à n'édicter en cette matière que des dispositions assez brèves. La diversité des cas qui peuvent se présenter en pratique est telle qu'il semble que les textes les plus étudiés ne puissent arriver à prévoir toutes les difficultés de détail susceptibles de se produire ; l'interprétation des clauses insérées par les parties dans leurs conventions, même des clauses d'un usage courant, soulève tous les ans un grand nombre de procès.

Quelques codes de commerce contiennent cependant sur ce sujet de très nombreuses dispositions.

Malgré tout l'intérêt qu'il y aurait à faire disparaître le grand nombre de litiges qui s'élèvent sur ces questions, il paraît bien difficile d'arriver à régler cette matière par une convention internationale.

Ce qui serait à désirer, c'est que, d'une part, il existe pour tous les ports des règlements très précis sur la détermination de la durée et le calcul des jours de planche, surestaries, sur le taux des sommes à payer, etc. et que, d'autre part, il soit admis que ces questions doivent toujours être règlées par les usages du port où se sont produits les retards. Quelques codes de commerce contiennent des règlementations très précises. Il serait souvent difficile que ces dispositions fussent générales pour tout un pays, car les ports d'un même pays peuvent avoir sur ces points des usages différents, usages bien établis et qu'il serait presque impossible de modifier ; mais il serait suffisant que dans chaque port ces questions fussent réglementées d'une façon complète de manière à éviter les difficultés et les litiges qui s'élèvent tous les jours.

Une entente internationale pourrait cependant s'établir sur un point qui paraît capital, celui de savoir si l'accomplissement d'une formalité quelconque doit être considéré comme nécessaire pour que les surestaries puissent commencer à courir.

En faveur de la négative on peut dire que toute formalité est inutile, les surestaries courant de plein droit à l'expiration des jours de planche ; mais les incertitudes qui règnent sur la durée de ceux-ci et surtout sur leur mode de calcul sont telles qu'il paraît bien préférable de décider que les surestaries ne pourront commencer à courir qu'après une protestation du capitaine.

Cette nécessité pour le capitaine d'adresser une protes-

tation ne peut créer aucune gêne pour lui, surtout si on décide qu'il suffira d'une protestation écrite sans qu'aucune forme spéciale ne soit exigée ; il semble donc que l'adoption de cette règle ne pourrait présenter aucun inconvénient. Plusieurs législations décident déjà qu'une protestation est nécessaire, mais ne sont pas d'accord sur les formes dans lesquelles elle doit être faite ; d'une façon générale, il n'y a jamais intérêt à imposer des formalités de procédure, et ces formalités sont surtout inutiles en notre matière où la célérité est une des premières conditions nécessaires.

Peut-être aussi pourrait-on s'occuper d'une autre hypothèse qui soulève d'assez grandes difficultés, c'est celle où il y a plusieurs chargeurs ou plusieurs destinataires ; dans quelle mesure les surestaries sont-elles alors dues par les divers intéressés ? Il semble qu'on puisse décider que s'il apparaît que le retard est imputable à l'un d'eux, celui-ci doit être condamné au paiement des surestaries ; que sinon la charge des surestaries doit être répartie entre eux au prorata de leurs marchandises.

ALLEMAGNE

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

REMARQUES

par le Dr SCHAPS
Juge près le Tribunal (Hambourg)

Sur l'initiative du Comité Néerlandais de Droit Maritime, la question des Conflits de lois en matière de Fret avait été inscrite à l'ordre du jour de la Conférence de Liverpool, en 1905. On n'y a pu aborder cette question, au sujet de laquelle on avait reçu de courts rapports des Associations danoise et hongroise (Conf. de Liverpool, pages 36/37 et 40/41) mais le compte-rendu de la réunion de Liverpool (pages 11 et suivantes) contient un « Questionnaire sur le Fret » rédigé par le Comité Maritime International, et suivi de quelques notes explicatives.

Ce qui suit est une réponse aux questions ainsi posées.

Tout d'abord, il y a lieu de se demander si une réglementation internationale des conflits de lois en matière de fret est nécessaire, ou recommandable, et dans quelle mesure.

Ce qui est vrai, c'est qu'il s'agit d'une matière pour laquelle les parties peuvent stipuler contractuellement la solution (Note, page 12) : ils peuvent se soumettre expressément ou tacitement à une loi déterminée, ou inscrire,

indépendamment de toutes lois, les stipulations qui leur conviennent. Mais généralement, tout au moins très souvent, les intéressés n'usent pas, ou n'usent que fort imparfaitement de cette faculté. S'ils se soumettent à une loi déterminée, il peut encore arriver que cette loi contienne des dispositions incomplètes ou contraires à leur interprétation, ou encore qu'elle laisse la solution du point en question à une autre loi, la *lex loci* qui n'est évidemment pas encore connue au moment de la convention. Enfin, comme il est dit avec justesse dans les « Notes » (page 12) certaines difficultés se représentent si fréquemment que par elles seules, elles justifient la recherche d'une solution uniforme.

Pareille solution est désirable en premier lieu lorsque la cargaison et le navire se séparent avant l'arrivée au lieu de destination, parce qu'il n'est pas possible de déterminer d'avance où cette séparation s'opérera. Or, c'est précisément la loi de ce lieu qui a été considérée en général comme applicable aux droits et obligations résultant, pour les parties, de cette séparation. C'est notamment le cas pour la plus récente jurisprudence allemande (Haute Cour hanséatique. Hanseatische Gerichtszeitung, page 1896, n° 73 : décisions du Tribunal de l'Empire en matière civile, 38, n° 38). Ici viennent se placer les questions : si un fret proportionnel est dû, pour compte de qui se fait la réexpédition et si un fret est dû lorsque la cargaison est vendue en cours de route.

Mais une réglementation internationale ne paraît pas aussi nécessaire quant à la question de savoir si le demi-fret est dû. Si, avant le commencement du voyage, l'affréteur résilie la convention, ses rapports avec le fréteur sont déjà terminés au port de charge et la question du demi-fret se règlera suivant le contrat, éventuellement d'après la loi qui régit la convention; il ne serait d'ailleurs pas possible

de faire intervenir une autre loi. Dans l'intérêt de l'unification générale, on pourrait recommander une solution uniforme; mais celle-ci ne s'impose pas. Il en est de même du cas d'un chargement incomplet, du fret sur le vide. Il est vrai que pour celui-ci, ce n'est pas seulement l'affréteur qui répond, mais aussi le réceptionnaire, pour autant que cette obligation résulte immédiatement ou médiatement du connaissement (1) de sorte que les stipulations de ce document suffisent.

Enfin, quant à la question des surestaries, les « Notes » (page 14) considèrent à juste titre qu'une solution uniforme est exclue. Les charte-parties et les connaissements s'en occupent généralement, et lorsque tel n'est pas le cas, la décision dépend des lois, ou bien encore des usages aux ports de charge et de décharge. Il n'y a donc pas d'intérêt direct à réglementer cette matière; il faut laisser aux capitaines qui ont à charger ou à décharger dans des ports étrangers, le soin de se renseigner sur les dispositions qui y sont en vigueur.

QUESTIONS DE DÉTAIL.

Pour l'examen des diverses questions séparément, il ne m'est pas possible de suivre strictement l'ordre du questionnaire. Les questions 1 et 3 demandent une réponse commune, puisque dans les deux cas, il s'agit de traiter et le fret de distance et le fret du navire en remplacement. C'est pourquoi aussi, dans les « Notes », la question 3 est traitée en second lieu.

---

(1) Par exemple en stipulant la clause « un privilège absolu sur la cargaison pour tous fret, fret sur le vide, surestaries et avaries ». Il ne faut pas s'occuper du cas, sans importance pratique, où aucun connaissement n'est signé.

I. — Fret pro rata itineris.

II. — Du fret en cas où le navire est condamné.

A. — *Fret pro rata itineris.*

D'après le droit allemand (Code de commerce, §§ 630, 631) la convention d'affrètement se résilie dans chaque cas de perte accidentelle du navire après le commencement du voyage. Toutefois, pour autant que des marchandises ont été transbordées ou sauvées, l'affréteur doit le fret à concurrence de la valeur sauvée, et en proportion de la distance parcourue. Pour le calcul du fret de distance on ne tient pas seulement compte de la distance proportionnelle parcourue, mais on considère également la proportion des pertes de temps et d'argent, des dangers et des fatigues se rapportant en moyenne à la partie du voyage accomplie, eu égard à ceux du voyage entier. Ceci ne concorde pas avec les dispositions du droit civil allemand au sujet du contrat du travail, car ici c'est l'entrepreneur qui est responsable au cas où l'exécution du travail est impossible (Code civil, art. 644 (1), à moins que cette inexécution ne soit imputable au cocontractant (art. 324) — dans ce dernier cas, l'entrepreneur a droit au prix total convenu —

(1) Suivant le droit romain, le conductor operis répond également du résultat. En vertu de l'unité de l'entreprise, la rémunération ne lui revient que pour le travail achevé conformément au contrat. Ce n'est que lorsque le travail à fournir par lui ne présente pas ce caractère qu'il peut demander déjà pour l'achèvement d'une partie de l'entreprise, conformément au contrat, lorsque ce travail a le caractère d'une entreprise indépendante du reste, une rémunération proportionnelle, alors même que l'entreprise toute entière ne serait pas achevée sans faute du « Conductor ». En ce sens, Goldschmidt, *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*, 16, p. 362. Voir également Décisions de la Cour Supérieure de l'Empire 4, p. 178 et suivantes. Au sujet des opinions diverses, comparez « Motive zum Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuchs », 2, p. 497.

ou simplement à une indication donnée par le cocontractant pour l'exécution du travail (art. 645) — dans ce cas, l'entrepreneur a droit à une rémunération partielle et au remboursement de ses débours.

Aux dispositions du droit maritime allemand correspondent celles des trois législations maritimes scandinaves (art. 160, 161) et celles du code finlandais (art. 102).

Abstraction faite du cas de l'article 234, alinéa 3, qui n'est pas discuté ici, le droit français accorde le fret pro rata itineris :

1) lorsque, en cours de route, le navire devient irréparable et que le capitaine ne parvient pas à louer un autre navire pour compléter le voyage. (Code de commerce, art. 296, alinéa 3) ;

2) lorsqu'en cas de naufrage ou de perte du navire, les marchandises sont sauvées ou rachetées (art. 303) mais non pas avec la limitation à la valeur des marchandises sauvées (Lyon-Caen & Renault. Traité de droit commercial, 3 éd. 5, page 557, note 3). Dans les deux cas, le fret pro rata itinerais est calculé mathématiquement sur la distance parcourue en proportion du voyage total.

La loi néerlandaise (art. 478, 483) et le droit turc (code maritime, art. 118, 125) suivant la loi française.

D'après la loi italienne (art. 570 al. 2, 578) le fret de distance est toujours dû lorsqu'en cours de route le navire est devenu irréparable, ou lorsque, en cas de condamnation du navire, la cargaison est rachetée, ou bien encore si le navire fait naufrage et que la cargaison est sauvée. (Voyez Pipia, Trattato di diritto marittimo 1, N° 1023).

Suivant la loi espagnole, le fret proportionnel est dû sur la base de la distance parcourue, en dehors des deux cas prévus dans la loi française (art. 657 al. 4, 662, lorsque le navire se rend, pour répérations urgentes, dans un port de refuge, que par suite de cela l'affréteur résilie

la convention et que le délai ainsi occasionné est de plus de 30 jours (art. 688 n° 5).

La loi portugaise (art. 548) accorde le fret pro rata itineris chaque fois qu'en cours de route il se présente un obstacle de longue durée qui empêche la continuation du voyage.

Quant au droit anglais, il se place à un point de vue tout à fait différent. Tout d'abord, il considère l'exécution de la convention d'affrètement comme indivisible. Si le transporteur n'amène pas la marchandise jusqu'au lieu de destination, il n'a droit à aucun fret, à moins que le navire n'ait été empêché de parfaire le voyage par suite d'un acte ou d'une faute de l'affréteur ou du propriétaire de la marchandise (Carver, Carriage of goods by Sea, 2 édition, sect. 554). En droit anglais, il n'y a donc pas de fret de distance. En pratique un fret « pro rata itineris peracti » n'est accordé qu'en cas d'accord expres ou tacite à ce sujet. Dans l'interprétation de la volonté des parties, cet accord tacite a été très souvent admis dans des cas où il paraissait équitable d'accorder une indemnité au transporteur, quoique le voyage convenu ne fût pas effectué (Carver, sect. 557 et suiv. Leggett, Bills of lading, 2 édit. page 261 ; Scrutton, Charter-parties and Bills-of-lading, 3 édit. Art. 143).

Suivant la pratique du droit nord américain, le fréteur est tenu de réexpédier la marchandise par d'autres navires à partir du lieu où le voyage a été interrompu; s'il ne le peut ou s'il ne le veut faire, il n'a pas droit à un fret quelconque. Si au contraire il présente les marchandises à l'affréteur au lieu de l'interruption du voyage, et si l'affréteur les y accepte, ce dernier doit le fret pro rata itineris. Pour calculer ce fret, on s'en rapporte aux conditions spéciales de l'affaire (« the equity of the case »). Parsons, Law of Shipping 1869. — 1, page 239 et suiv.)

Parmi les législations continentales, seul le droit belge a adopté le principe de la loi anglaise (Code de commerce, Livre II, art. 97, al. 3) : Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination ». (Voir à ce sujet Jacobs. Le droit maritime belge, 1, page 423 et suiv.)

Le contrat d'affrètement est un contrat de travail; ce que l'entrepreneur doit fournir, ce n'est pas tant le travail lui-même, c'est le résultat. Il suit de cette définition juridique du contrat que lorsque l'entrepreneur n'obtient pas le résultat prévu, il n'a aucun droit à une rémunération. Le système anglais, qui n'accorde pas le fret de distance, est donc dans le vrai au point de vue de la logique du droit. Seules des considérations d'équité peuvent militer en faveur d'une rémunération partielle. Mais des considérations d'équité de ce genre ne peuvent pas impliquer une injustice pour la partie adverse. C'est cependant là ce qui se présente lorsqu'on accorde au fréteur le droit à une indemnité pour tous les cas où par suite d'une circonstance quelconque en cours de transport, il devient impossible de parfaire le voyage.

Un transport par terre constitue en général un accomplissement partiel, en ce sens que son exécution partielle équivaut pour l'expéditeur à un résultat partiel, puisqu'il représente en somme un acheminement vers le but que l'on avait en vue. Pour les transports par mer, le cas peut se présenter d'une façon pareille. Pour des marchandises à expédier, par exemple, de Gênes à Bombay, via Port Said. Si, après son arrivée à Port Said, le navire ne peut plus continuer son voyage, au moins alors la première étape

du voyage est accomplie et les marchandises peuvent trouver facilement une autre occasion de réexpédition vers leur destination finale. En pareil cas, il n'est que juste d'accorder au transporteur une indemnité pour cette première partie du transport de Gênes à Port Said, comme constituant un résultat partiel. Autre chose est le cas d'un navire qui, devant transporter une cargaison de San Francisco à Hambourg, en longeant la côte ouest de l'Amérique, fait naufrage près du cap Horn, et dont les marchandises sont sauvées et déposées sur un rocher situé en dehors de la route des steamers (1). Ici, au point de vue économique, l'exécution partielle ne constitue pas un résultat partiel; il n'est pas possible de réexpédier les marchandises à moins de faire des sacrifices d'argent considérables ; là-bas, il n'y a pas moyen de les réaliser ; elles n'ont pas acquis une augmentation de valeur par suite du transport partiel; au contraire, elles ont perdu leur valeur. Imposer, dans ces conditions aux intéressés à la cargaison, le payement d'une indemnité, serait le comble de l'injustice. Pour les cas à mi-chemin entre ces deux extrêmes, il sera toujours facile de les apprécier.

Sans tenir compte de la pratique américaine, la vraie solution a été indiquée par le congrès de droit Commercial tenu en 1888 à Bruxelles. Déjà en 1885 le Congrès d'Anvers s'était prononcé pour la suppression du fret de distance (Actes du Congrès international de droit commercial d'Anvers 1885, page 214 et suiv., 418) pour le cas où la réexpédition ne peut pas se faire par un autre navire. Le congrès de Bruxelles a préconisé pour le transport partiel une indemnité « ex æquo et bono », un « fret d'équité ». (Actes du Congrès international de droit commercial de

(1) Comparez de courcy. D'une réforme internationale du droit Maritime, p. 74.

Bruxelles de 1888, page 358 et suiv., 417). Cette solution s'adapterait aux circonstances spéciales de chaque espèce.

Elle répond en même temps à la question : quels sont les éléments dont il y a lieu de tenir compte pour le calcul du « fret d'équité ». Ce n'est pas la proportion mathématique entre la distance parcourue et le voyage entier, qui est admise exclusivement par le droit français, et que le droit allemand admet au premier rang (un procédé très commode, mais bien vicieux » dit de Courcy, l. c.) Ce n'est pas davantage « la proportion moyenne du temps, des frais, des dangers et des fatigues occasionnés par la partie du voyage accomplie mise en regard du voyage entier » : comme nous l'avons démontré au début de nos explications, les services que le fréteur a prêtés ne doivent pas être pris en considération; ce qui importe, c'est le résultat de ces services au point de vue des intéressés à la cargaison. Il en résulte qu'on doit uniquement considérer le résultat pratique obtenu pour la cargaison, et qu'à ce point de vue, la seule question décisive est celle de savoir si et dans quelle proportion l'intéressé à la cargaison se serait enrichi s'il ne payait pas pour la partie du voyage accomplie. (Comparez Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, page 2397). Dans certains cas, ceci reviendrait à un fret de distance calculée mathématiquement. Mais il n'en serait pas nécessairement ainsi chaque fois. Dans l'hypothèse que nous avons traitée en premier lieu (le voyage Gênes-Port-Said-Bombay) un « fret d'équité » pour le montant du fret de distance Gênes-Port Said ne devrait être alloué que pour autant qu'il ne fût pas supérieur à la différence entre les frets Gênes-Bombay et Port Said-Bombay pour laquelle différence l'intéressé à la cargaison se trouve enrichi (1). Pour cette question de

(1) Parsons, page 243 dit que le fret est payable non pas pour une

l'enrichissement, il faudra dans certaines conditions, tenir compte de l'augmentation de la valeur et de la possibilité de réaliser la marchandise au port intermédiaire où elle a été séparée du navire. Mais encore faut-il ici tenir compte de cet élément nouveau qu'un négociant expédiant des marchandises en pays étrangers peut compter normalement sur une augmentation de valeur en dehors de celle que constitue le fret, de sorte que toute augmentation de valeur quelconque ne pourrait pas être absorbée par le « fret d'équité ».

Enfin, l'équité commande que le fréteur n'obtienne pas plus pour la distance parcourue que le fret ordinaire pour ce parcours, même si par suite de circonstances spéciales, le bénéfice réalisé par l'intéressé à la cargaison était supérieur. *Pour la fixation du « fret d'équité » le fret ordinairement pratiqué pour le port intermédiaire devrait donc constituer la limite maxima.*

B. *Fret du navire en remplacement.*

La question de savoir pour compte de qui le capitaine d'un navire perdu ou déclaré innavigable doit réexpédier la cargaison par un autre navire vers sa destination, est résolue de façons différentes par les diverses législations.

1. Certaines lois, comme la loi espagnole (art. 657) la loi hollandaise (art. 478, al. 3) la loi turque (art. 118) imposent au capitaine l'obligation d'effectuer la réexpédition pour compte du fréteur : ce n'est que lorsque, malgré tous ses efforts, le capitaine ne parvient pas à trouver un autre

---

partie géographique du voyage, mais pour la partie accomplie au point de vue commercial « The simplest method of applying it would be for the shipper to pay the whole freight, deducting what would be the ordinary or usual cost of carrying the cargo from the port at which he received it, to that of its original destination ».

navire, que le fret de distance est dû pour la partie du voyage effectuée.

Les dispositions de la loi française (Code de commerce, art. 296, al. 2, 3) : « Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre ; Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé » semblent devoir s'interpréter à peu près dans le même sens, c'est-à-dire que dans le cas de l'alinéa 2 le fréteur touche le fret entier, mais doit prendre les mesures nécessaires pour la réexpédition, tandis qu'au cas de l'alinéa 3, l'obligation de réexpédier tombe et en conséquence il n'est dû qu'un fret prorata itineris. Mais presque toute la doctrine française interprète la loi en sens contraire. (Voir plus loin sub. 2).

2. Une autre catégorie de législations oblige le batelier à réexpédier la cargaison par un autre navire pour compte des propriétaires, lorsque dans les circonstances spéciales de chaque cas, cette mesure est la plus appropriée à leurs intérêts ; telle la loi allemande. (Art. 632), les lois maritimes scandinaves (art. 160, 57), la loi maritime de Finlande (art. 103) et le droit italien (art. 514, 570, al. 3. Voir à ce sujet Vidari, Il nuovo Codice di commercio, à l'art. 570).

De même, la loi française (plus haut, sub. 1) (1) est interprétée généralement en ce sens que la réexpédition doit se faire pour compte de l'affréteur ; (2) que tout au moins

(1) L'article 296 ne parle de la situation d'un navire en remplacement qu'en cas d'innavigabilité du premier navire. Les mêmes principes doivent s'appliquer lorsque le premier navire est naufragé ou a été capturé : Lyon-Caen et Renault, Traité 5, n° 772.

(2) Lyon-Caen et Renault, Traité 5, n° 674 : « Le capitaine est ici considéré par la loi, moins comme représentant du fréteur que comme représentant des affréteurs, chargé comme tel de prendre les mesures les plus conformes à leur intérêt... » N° 678 : « Si le capitaine est tenu de louer un autre bâtiment, c'est comme représentant des chargeurs ». Comparez aussi Desjardins, Traité de droit commercial maritime 3, n° 795 ; Pardessus, Cours de droit commercial 2, n° 715.

lorsque le fret de distance et le fret du navire en remplacement, additionnés, sont supérieurs au fret prévu dans le contrat, l'excédent doit être remboursé par l'affréteur au fréteur.

Mais il y a controverse sur la question de savoir si dans le cas contraire, lorsque le fret du navire remplaçant est inférieur au fret du contrat moins le fret de distance, l'affréteur est néanmoins obligé de payer le fret entier, ou si la différence lui est bonifiée. La première solution est préconisée par Bédarride (Du Commerce Maritime, 2e édit. n° 773), Dalloz (Répertoire de jurisprudence, s. v. Droit Maritime, n° 580), Lyon-Caen et Renault (Précis de Droit Commercial, n° 1873 ; Traité 5, n° 679) tandis que la seconde solution est défendue par Desjardins (Traité de Droit Commercial Maritime, n° 795), Cresp et Laurin (Cours de droit maritime, 2e page 114), de Valroger (Droit Maritime, n° 829) et Alauzet (Commentaire, n° 1271). Au sujet des cas traités séparément, voir Lyon-Caen et Renault. Traité 5, n° 676 et suivants.

Au droit français correspond la loi belge (art. 94, 97 : voir à ce sujet Jacobs 1, n° 390 et suiv.) ; il n'y a de différence qu'en ce que la loi belge ne connaît pas de fret de distance. L'article 97, auquel l'article 94 se rapporte, (à ce sujet voir Jacobs 1, p. 415) distingue entre trois cas : celui où le fret du navire en remplacement est inférieur à celui du contrat ; celui où il lui est égal, et celui où il lui est supérieur : dans les deux premiers cas, le capitaine a droit au fret prévu par le contrat, et dans le dernier cas, on lui doit en outre l'excédent.

Le Congrès de droit Commercial, de Bruxelles (Actes, p. 417) arrive au même résultat.

Dans la pratique du droit américain on s'en tient à la règle : le capitaine doit transborder si cela lui est possible, et il peut alors porter en compte au propriétaire des mar-

chandises le montant des frais de transbordement excédant son fret. (Parsons 1, p. 235 et suiv)

3. D'après le droit anglais, le capitaine n'est pas obligé, mais il a la faculté de faire réexpédier par un autre navire les marchandises qu'il ne peut pas amener à destination avec son propre navire. Si de cette façon les marchandises parviennent à leur destination, il a le droit de réclamer le fret en entier, même si le fret du navire en remplacement est inférieur (Carver, sect. 304; Abbott, 13 édit. pages 411, 414 et suiv.)

4. Enfin, en droit russe, lorsque le navire subit des avaries en cours de route et ne peut donc en dû temps poursuivre son voyage de façon à ce que la cargaison arrive à destination sans perte pour le propriétaire, le capitaine a le droit (il ne lui est « pas défendu ») de louer pour le transport un autre navire, dont le fret est payé comme suit : deux tiers par le fréteur et un tiers par le propriétaire de la cargaison.

La solution adoptée par le droit allemand et par le droit français me paraît le mieux en rapport avec les nécessités de la pratique et plus conforme à la logique du droit.

Lorsque la navire se perd, ou qu'il ne peut plus poursuivre son voyage, le contrat d'affrètement tombe par suite de l'impossibilité pour le fréteur d'exécuter ses obligations.

On peut concilier avec ce système le principe que le capitaine ait, au-delà de la durée du contrat, l'obligation de prendre des mesures de précaution, — ce qui comporte dans certains cas le devoir de réexpédier la cargaison pour compte de son propriétaire, — mais on ne conçoit pas une obligation pour le fréteur d'effectuer la réexpédition pour son propre compte.

Si l'on part de ce principe, l'intéressé à la cargaison aurait à payer en dehors du «fret d'équité» (voir plus haut)

jusqu'au lieu d'interruption du voyage, le nouveau fret jusqu'à destination, peu importe que ces deux sommes soient supérieures, égales ou inférieures au fret du contrat.

Pour des raisons pratiques, il faudrait de plus accorder au fréteur le droit d'entreprendre la réexpédition au prix du contrat, moyennant de renoncer au « fret d'équité ». Cela pourrait présenter un avantage pour le fréteur notamment au cas où il a plusieurs navires desservant la même ligne et qu'un navire suivant passe à l'endroit où le voyage précédent a été interrompu. Si le fréteur fait usage de ce droit, l'intéressé à la cargaison n'a devant lui qu'un seul fréteur, ce qui évite déjà des comptes compliqués ; dans certaines circonstances, il paie peut-être un peu plus, mais il court la chance de ne devoir payer aucun fret si les marchandises se perdent pendant la seconde partie du voyage, tandis que dans l'autre cas il devrait en toute hypothèse payer déjà le « fret d'équité dû pour le transport jusqu'au lieu de l'interruption du voyage.

Pratiquement, ce serait le rétablissement de la solution du droit français.

III. — **Du fret en cas de vente de la cargaison.**

Les législations continentales sont d'accord en réalité sur la solution de ces questions.

1re question. — En droit allemand, le capitaine ne peut vendre des parties de la cargaison que pour autant que cela soit nécessaire pour continuer le voyage (Art. 538) : il ne peut recourir à cette mesure extrême que lorsqu'il ne peut pas d'une autre façon faire face à la nécessité, ou si le choix d'un autre moyen doit entraîner pour l'armateur un dommage hors de toute proportion (Art. 540). Dans les cas prévus par l'article 540, la vente de partie de la cargaison est considérée comme un emprunt conclu pour compte de

l'armateur (Art. 541) ; conformément à l'article 611, l'armateur en doit réparation (Art. 612). Il en résulte qu'il a droit au fret entier (Boyens, Seerecht, 2, p. 258). Il est vrai que si la vente d'une partie de la cargaison revêt le caractère d'une mesure d'avarie commune (Art 539 : comp. art 706, N° 7) le fret n'est pas payable (§§ 618, paragr. 2, 715) : mais le fréteur a droit à une indemnité pour le fret qu'il a ainsi « perdu ».

Les lois maritimes scandinaves permettent au capitaine, lorsqu'il n'est pas en son port d'attache, de vendre partie de sa cargaison pour pouvoir achever le voyage, et ce pour compte de l'armateur (§§ 48, 49) de sorte que ce dernier doit restitution (§ 149). Comme cette réclamation en compensation remplace les marchandises elles-mêmes, la disposition du § 151 portant que pour des marchandises qui ne sont plus à bord à la fin du voyage, aucun fret n'est dû, ne peut trouver ici son application.

Le droit français (art. 298) de même que les législations italienne (art. 575) belge (art. 93), néerlandaise (art. 480), espagnole (art. 659), portugaise (art. 555, § 2), turque (art. 120) et russe (§ 399) promulgent l'obligation de payer le fret pour des marchandises vendues pour les besoins du navire. Cette disposition s'étend également, d'après le code de commerce français et les législations qui l'ont imité, au cas où la vente d'une partie de la cargaison est motivée par un cas d'avarie commune. (Lyon-Caen et Renault, Traité 5, n° 776, B. b.)

Suivant toutes ces législations, le fret entier est dû; seules les lois néerlandaise, espagnole et turque disposent que si plus tard le navire se perd, on ne paye que le fret de distance, sur la base du trajet accompli.

Question 2, A et B.

Dans les deux cas, le capitaine vend comme représen-

tant des intéressés à la cargaison : il en résulte que le fret entier est dû. C'est ce qui est admis par la jurisprudence allemande (Cour d'Appel supérieure Lübeck par Kierulff 6, n° 57 ; Décisions du Tribunal supérieur de l'Empire 25, p. 10 et suiv.; Décisions du Tribunal de l'Empire en matière civile, 13, p. 123 ; 14, p. 37), tandis que les législations scandinaves (§ 151) et le code portugais (art. 555, § 1) le stipulent en termes exprès.

En droit français, cela résulte de la disposition de l'article 293 (1), puisque vendre, c'est en somme « retirer les marchandises pendant le voyage » ; il en est de même en droit belge (Art. 89 : comparez Jacobs 1 : page 398) en droit italien (art. 567) et en droit espagnol (art. 684). Le droit portugais déduit de ce fret les frais épargnés.

En opposition avec les législations continentales, le droit anglais, considère qu'en dehors de conventions contraires et des cas de faute de la part du chargeur, le fret n'est payable que lorsque la cargaison est délivrée à destination, au consignataire. On ne peut donc exiger aucun fret lorsque les marchandises sont vendues en cours de route, que cette vente ait lieu dans l'intérêt du navire ou des chargeurs (Carver, sect. 307 ; Scrutton, Art. 136 ; Leggett, page 272).

La solution de cette question contenue dans les lois continentales est la plus équitable et la plus pratique.

En ce qui concerne la question I, également d'après le droit anglais, l'armateur dont le capitaine a vendu une

(1) « Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier.... . »

partie de sa cargaison pour les besoins du navire, est pleinement tenu de payer des dommages-intérêts (Hopper v/ Burness dans Carver, sect. 561 ; Maclachlan, 4e édit. page 160) : si au lieu de destination, le chargeur reçoit le montant de cette indemnité comme « pretium succedens in locum rei », il se trouverait enrichi d'une manière injuste s'il n'avait pas de fret à payer.

En ce qui concerne les cas 2 A et B, lorsque les intéressés à la cargaison, ou leur représentant, le capitaine, retirent du transport des marchandises uniquement dans leur propre intérêt, il serait contraire à toute équité d'imposer pour cela des pertes pécuniaires au fréteur prêt à continuer le transport.

Si l'on n'accorde aucun droit au fret dans ces conditions, la conséquence en sera que le capitaine (lequel en cas de conflit entre les intérêts de ses armateurs et ceux des intéressés à la cargaison, doit avant tout protéger ses armateurs (comparez : Décisions du Tribunal civil en matière civile, 14, page 40 : 15, p. 159 et suiv.) sera tenté de laisser des marchandises avariées se perdre complètement, plutôt que de les réaliser pour compte des intéressés à la cargaison ; dans le premier cas en effet, pour autant qu'il les délivre au port de destination, il toucherait le fret, tandis que dans la seconde hypothèse, il ne toucherait rien.

Il en résulte donc que le système continental doit être préféré au système anglais. Quant à la distinction établie par le droit allemand, s'il y a un cas d'avarie commune ou non, elle n'est pas suffisamment justifiée, puisqu'en remplacement des marchandises sacrifiées, il y a le droit à indemnité (Voir Jacobs, 1, n° 396 ; Lyon-Caen et Renault. Traité 5, n° 776 B.)

Si les marchandises sont vendues, il y a d'une part, le recours des chargeurs contre le transporteur — portant,

dans le premier cas sur une indemnité, dans le second cas sur la délivrance du prix de la réalisation —; d'autre part il y a son obligation de payer le fret. Il n'y a pas davantage un motif quelconque pour réduire à une fraction proportionnelle le droit au fret en cas de perte subséquente du navire, comme le font les lois néerlandaise, turque et espagnole, dans le cas I.

La déduction des frais épargnés, accordée par le droit portugais, est fondée en principe ; mais en pratique, elle a si peu d'importance qu'en vue d'éviter des difficultés il est préférable d'y renoncer.

IV. — **Demi-Fret et fret sur le vide.**

En cette matière, la grande majorité des législations continentales adopte des principes unanimes qui sont à l'encontre des principes de la loi anglaise et, au moins en partie, de ceux de la loi russe.

Lorsque l'affréteur rompt le voyage avant qu'il n'ait commencé, ou avant le commencement du chargement, ou avant le commencement des jours de surestarie (ici, les diverses législations se divisent) les législations continentales accordent au fréteur un droit au demi-fret : il en est ainsi en Allemagne (§ 580; Modification pour affrétement partiel ou par lots de marchandises diverses, § 588) les pays scandinaves (§ 126 par. 1) en France (art. 288), en Italie (art. 564), en Belgique (art. 75), en Espagne (art. 688, 685), au Portugal (art. 553), aux Pays-Bas (art. 464, 467 : au cas prévu par l'art. 464 il y a alternative d'autres recours), la Turquie (art. 108, 113 : au cas prévu par l'article 108, il y a alternative de pénalité contractuelle, ou de dommages-intérêts à fixer par experts). Au point de vue du résultat, il importe peu que certaines de ces législations accordent à l'affréteur la faculté de rompre le contrat, de sorte que le fret

sur le vide constitue une indemnité de résiliation fixée par la loi, tandis que d'autres considèrent qu'il y a là une rupture du contrat pour laquelle le montant des dommages-intérêts est fixé législativement.

Ensuite, suivant les législations continentales, l'affréteur qui ne fournit pas la quantité totale pour laquelle il a contracté, est tenu de payer le fret entier (fret sur le vide) telle l'Allemagne (§§ 578, 579), la Scandinavie § 126. par. 2, 130), la France (art. 287, 288), la Belgique (art. 72, 75), l'Italie (art. 563, 564), les Pays-Bas (art. 465, 464), l'Espagne (art. 680), le Portugal (art. 553), la Russie (art. 402), la Finlande (art. 96), la Turquie (art. 107, 108). Il n'y a de divergence que sur les points suivants :

a. que certaines législations laissent au fréteur l'alternative de demander la résiliation du contrat avec dommages-intérêts (Pays-Bas, Turquie, comparez aussi Finlande);

b. que la plupart des législations permettant au fréteur, soit avec l'autorisation de l'affréteur (comme la France, la Belgique, l'Italie, le Portugal, la Finlande, la Turquie) soit sans cette autorisation (Scandinavie, Espagne, Pays-Bas) de prendre d'autres marchandises en remplacement ; le fret de ces marchandises (ou, suivant les lois maritimes scandinaves : le demi-fret) doit bénéficier à l'affréteur, de même que les frais épargnés.

Le droit anglais dispose tout autrement. Il n'accorde ni le demi-fret, ni le fret sur le vide dans le sens décrit plus haut. L'affréteur qui ne fournit pas de cargaison, ou qui ne fournit pas la cargaison complête, est passible de dommages-intérêts ; le montant de ces dommages n'est pas fixé par la loi, mais à défaut de stipulations y relatives dans le contrat, le tribunal le détermine, après examen de toutes les circonstances de la cause (Maclachlan, p. 472 : Carver, sect. 711 et suiv., 666; Scrutton, art. 160, 161 ; Abbott, page 547, 553). Dans le premier cas. il s'agit de « *damages*

for failure to load under charter «; dans le second cas, il est parlé de *dead-freight* ; (1) cette dernière expression n'est le plus souvent employée que pour désigner l'indemnité conventionnelle pour non livraison de la cargaison entière (Scrutton, art. 161, note).

« La Penalty-clause » qui se trouve dans beaucoup de charte-parties (« penalty for non-performance estimated amount freight » ou d'autres clauses de ce genre) n'a plus de valeur, actuellement, comme clause pénale. (Carver, sect. 722 ; Maclachlan, page 405), Par contre, il est loisible de stipuler à l'avance dans le contrat l'intérêt à l'exécution de la convention (« liquidated damages »). Quant à savoir si les parties ont entendu stipuler une « penalty » ou des « liquitated damages » cela doit résulter des circonstances, sans que l'expression employée (« penalty » ou « indemnity ») soit décisive à cet égard.

(En ce sens la jurisprudence recueillie par Foard, à la page 456 de son Law of Merchant Shipping and Freight ; comp. Décisions du Tribunal de l'Empire en matière civile, 39, p. 69).

La fixation contractuelle du *dead-freight* se fait d'après le nombre de tonnes non embarquées contrairement au contrat (« for each ton short-shipped » : Carver, sect. 722 ; Scrutton, Art. 167).

Le droit russe ne connaît pas davantage le demi-fret. Il est loisible de stipuler une pénalité pour le cas où l'affré-

---

(1) Parsons, 1, page 289, se réfère à la pratique américaine : For if he (the charterer) hires the whole burden or the whole ship by any words which express or imply that he is to fill her and pay for all she carries, then if he fails to provide a full cargo, he is liable as if a whole cargo had been provided ». Suivant ce qui précède, elle suit donc le système continental du fret sur le vide. Parsons (page 292) définit le « dead-freight » comme « that part of the freight-money which is paid for the space or burden thas is unoccupied ».

teur se retire (§ 378) : cette pénalité pour l'affréteur d'un navire ne peut pas excéder le montant du fret ou de l'amende stipulée au contrat (§ 379).

Déjà au début de ces observations, nous avons démontré que les questions du demi-fret et du fret sur le vide n'exigent pas absolument une solution internationale. Mais s'il fallait en arriver à pareil accord, il me semble que pour des raisons pratiques, l'adoption du système continental est à recommander.

1. *Demi-fret.* — Le dommage réel pour le fréteur consistera le plus souvent dans le fret net, sous déduction du fret obtenu pour des marchandises engagées éventuellement en remplacement. La question juridique qui se pose donc tout d'abord est de savoir si le fréteur à l'obligation de chercher un fret de remplacement (Scrutton, Art. 160. Note 2) et dans l'affirmative, se présente cette question de fait : a-t-il pu en trouver ? C'est pour trancher de pareilles controverses et de pareilles questions de preuve que servirait la fixation par la loi du demi-fret. Des « liquidated damages » du droit anglais à cette indemnité légale forfaitaire, il n'y a qu'un pas. La fixation de son montant à la moitié du fret prévu au contrat, est équitable au point de vue des intérêts des deux parties : d'une part, l'affréteur est protégé contre des réclamations de dommages-intérêts illimités, tandis que de son côté, le fréteur peut disposer de son navire comme il l'entend.

2. *Fret sur le vide.* — Il ne serait pas équitable d'accorder au fréteur, qui n'a pas reçu toute la quantité contractée, un droit à des dommages-intérêts, dans tous les cas indistinctement, sans examiner si la non livraison du solde est due à une faute ou non. Mais comme l'armateur a dû tenir son navire prêt à recevoir toute la cargaison engagée, il serait

plus juste de lui donner dans tous les cas le droit à toute la contre prestation, comme le font les diverses législations continentales et la pratique anglaise. A ce point de vue, l'allocation du fret sur le vide se justifie. Le règlement des intérêts serait rendu parfait si, conformément au droit français on accordait la faculté au fréteur (mais sans lui en imposer l'obligation) de prendre, avec l'autorisation de l'affréteur, d'autres marchandises en remplacement, moyennant d'en créditer le fret à l'affréteur.

V. — Retard dans le chargement et le déchargement

Le caractère juridique des surestaries est contesté.

En Allemagne, on a abandonné les vieilles théories qui caractérisaient les surestaries comme des dommages-intérêts ou une pénalité conventionnelle ; généralement, on les considère comme une indemnité pour la détention prolongée du navire, c'est-à-dire donc comme un prix de location (Décisions de la Cour supérieure de l'Empire 19, p. 93 et suiv. ; Cour supérieure hanséatique, dans la Hanseatischen Gerichtszeitung, Chapitre 1890, n°93, 1906, n° 18 et dans la Revue internationale du Droit maritime, 15, page 181 et suiv. ; Cour de l'Empire, dans Seufferts Archiv 48, n° 200 ; Mittelstein, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht 40, page 37 et suiv. ; Boyens, 2, p. 133 ; Schaps, Das Deutsche Seerecht, Remarque 11 au § 567). Le droit aux surestaries n'implique donc ni une faute, ni un retard dans la prise en réception ; il est accordé même alors que le fréteur n'a pas subi de dommage ; l'utilisation de la période de surestarie n'est pas une contravention ou une rupture du contrat, mais elle constitue un droit de l'affréteur ou du réceptionnaire ; ces derniers ne sont donc pas responsables envers le fréteur des dommages

qu'il subit par suite de l'utilisation de la période de surestarie. (1)

En droit anglais également, le « demurrage » est, au sens strict, une indemnité pour des « additional days » qui, expressément ou tacitement, sont accordés à l'affréteur ou au réceptionnaire, en dehors du délai prévu par le contrat pour le chargement ou le déchargement (Carver, sect. 609; Scrutton Art. 54; Abbott, page 243, 244) (2).

Dans la doctrine et la pratique françaises, la controverse — si les surestaries constituent des « dommages-intérêts », ou un accessoire du fret, " un „ « supplément de loyer du navire » — a été résolue d'une façon prépondérante dans le dernier sens (Lyon-Caen et Renault, Traité, N° 797 et les décisions y citées; ensuite, Tribunal de Commerce de la Seine, dans la Revue du Droit Maritime 12, p. 703 et suiv.; 14. p. 354 suiv.)

La jurisprudence belge est en sens contraire (Jacobs 1. n° 301, 403). Elle exige pour que le recours pour surestaries puisse être admis, une mise en demeure, même alors lorsque la durée du délai de chargement ou de déchargement est fixée dans le contrat (Jacobs 1, p. 331).

Comme je l'ai démontré plus haut, il me semble que la question n'exige pas une solution internationale. La question de savoir s'il existe un droit à des surestaries doit dépendre de la loi du port de charge, ou éventuellement du port de décharge, — en vertu du principe « locus regit actum ». (Comp. Lyon-Caen et Renault, Traité 5, n° 851;

(1) En sens contraire, la pratique considère comme « surestaries » l'indemnité que des tiers ont à payer à l'armateur pour tout retard dans l'exploitation du navire qu'ils ont causé par leur faute. Il s'agit donc là de purs dommages-intérêts. Mais ce n'est pas de ces surestaries qu'il s'agit ici.

(2) L'expression « demurrage » est également employée ici, mais à tort, pour des « damages for detention of the ship ».

Cour supérieure hanséatique, dans la Hanseatische Gerichtszeitung, chapitre 1889, n° 103, 119; Tribunal de l'Empire de Hambourg, 1892, n° 47). Il peut arriver, il est vrai que ce n'est pas le tribunal du lieu d'origine de la réclamation qui doit en connaître, par exemple lorsque, en vertu du connaissement, les surestaries encourues lors du chargement, sont à recouvrer du destinataire ; de même, il est possible que le tribunal devant lequel l'action se plaide, rejette celle-ci par le motif qu'il n'a pas été satisfait à certaines prescriptions de la *lex fori* (Comparez « Notes », p. 15) ; mais ces faits isolés ne justifient pas la nécessité d'unification du droit quant aux surestaries.

Pour remédier à ces inconvénients, on pourrait tout au plus recommander une convention de droit international privé, portant que la loi du lieu de chargement régira tous les rapports juridiques se rapportant au chargement du navire, et à la lieu du lieu de déchargement tout ce qui se rapporte à cette dernière opération.

PAYS-BAS

ASSOCIATION NÉERLANDAISE DE DROIT MARITIME

SOUS-COMMISSION
composée de MM. B. C. J. Loder, W. L. P. A. Molengraaff, A. C. Visser Van IJzendoorn, C. D. Asser, Rapporteur.

RAPPORT
contenant les réponses au questionnaire sur le Fret

A. — « **Sur quels points conviendrait-il de régler » internationalement les conflits de lois existant en » matière de fret** » ? (1)

Le Bureau du Comité Maritime International, en posant cette question, a compris avec raison que le contrat d'affrètement, dans toute son étendue, ne pourrait, dès à présent, être soumis à un règlement international uniforme.

D'ailleurs la nécessité d'un tel règlement ne s'impose pas au même degré qu'à l'égard des abordages et du sauvetage qui font l'objet de deux codes, plus ou moins complets, préparés, discutés et arrêtés par les conférences précédentes du Comité Maritime.

---

(1) Nous nous permettons d'observer que la rédaction de cette question ne paraît pas tout-à-fait exacte. Il ne s'agit pas de *régler* des conflits de loi, ce qui appartient au droit international privé en sens restreint, mais bien plutôt de faire disparaître lesdits conflits par l'adoption de certaines règles uniformes.

Là, il s'agit d'obligations, naissant de la *loi*, tandis qu'ici on se trouve en présence d'une relation *conventionnelle*, qui pour la plus grande partie peut être réglée par les intéressés de la manière dont ils l'entendent, témoins les nombreux types de chartes-parties avec leur variété de stipulations.

Pour commencer il faudra donc se borner à chercher d'établir quelques *principes* de nature à être introduits dans les législations nationales et d'y régir le contrat d'affrètement pour autant que les parties n'y auront pas dérogé et, dans certains cas, nonobstant des stipulations contraires.

Il est incontestable que dans la présente matière, les questions, qui se rattachent au *paiement du fret*, occupent une première place.

Cependant, avant de répondre à ces questions, nous croyons devoir faire une observation générale.

Quand on se rend compte de la nature du transport par mer tel qu'il se présente aujourd'hui, avec tous les changements qu'il a subis dans la seconde moitié du siècle dernier, il faudra reconnaître que, dans plusieurs cas, les règles d'autrefois, qui sont encore la base de la plupart des codes maritimes européens, ne peuvent être appliquées ni adaptées aux institutions nouvelles.

Nous pensons en premier lieu aux « time-charters » et autres contrats, où le paiement fait à l'armateur pour l'emploi du navire est *indépendant* du transport.

Sous l'empire de pareils contrats, où le fret est représenté par une somme fixe, proportionnée le plus souvent à la durée du contrat, il n'y a plus question, par exemple, de fret *pro rata itineris*, ni de fret sur le vide, ni de surestaries.

Nous ne voulons pas dire que ces contrats ne méritent pas l'attention du législateur.

Au contraire, nous sommes persuadés que les questions,

souvent épineuses, qu'ils font naître demandent une solution par la loi, et, si possible, une solution uniforme, comme, par exemple, celle de savoir si, en présence d'un « time-charter », l'armateur doit répondre des obligations résultant du transport, d'un abordage etc.

Mais nous tenons à constater que les questions, formulées par le Bureau du Comité Maritime, ne peuvent se rapporter qu'à l'affrètement tel qu'on le trouve dans les législations actuelles et que, par conséquent, en y répondant, nous avons écarté les modifications et les changements que les exigences de la navigation moderne y ont apportés.

Ensuite, il nous semble que les transports, effectués par les vapeurs desservant des lignes régulières, ont un caractère trop spécial pour que les principes du contrat d'affrètement y puissent être appliqués dans toute leur étendue.

Il s'agit ici d'un contrat de transport, par lequel la Compagnie s'engage à transporter ou à faire transporter la marchandise de tel endroit à un autre, sans que le navire, dans lequel elle a été chargée, ait la moindre importance. Inutile d'ajouter que ces transports ont lieu sans charte-partie, et qu'à présent la plupart des affrètements à cueillette doivent être rangés sous cette rubrique. Le plus souvent les connaissements de ces compagnies contiennent la clause, qu'elles se réservent la faculté de faire transporter la marchandise par un steamer autre que celui énoncé dans le connaissement, tandis qu'il n'est pas rare qu'aucun navire n'a été indiqué. Enfin, il ne faut pas oublier que plusieurs compagnies, qui exploitent des lignes régulières, exigent que le fret soit payé d'avance à tout évènement.

Nous pensons également aux « through-bills of lading », qui comprennent le transport par *terre* ou dans les *eaux intérieures* avant le chargement dans le navire de mer ou après le déchargement de ce navire, et qui d'un point de

vue juridique sont de nature à créer des difficultés presqu'inextricables.

De jure constituendo nous sommes d'avis que tous ces transports, dont le caractère diffère tellement du contrat ordinaire d'affrètement, doivent être soumis à des règles spéciales.

Ayant ainsi limité le terrain, nous procédons à l'examen des questions énumérées sous :

B. — « **Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures » solutions à préconiser ? »**

I. — Fret pro rata itineris.

» **Est-ce qu'un fret est dû, quand le navire se perd » en cours de route, mais que les marchandises sont » sauvées en tout ou en partie ? Dans quelles propor- » tions ou sur quelles bases ? »**

Les législations et la jurisprudence actuelles suivent des systèmes plus ou moins différents.

Le code de commerce néerlandais distingue entre les cas suivants :

a. Perte des marchandises par naufrage, échouement ou autre force majeure, et prise par des pirates ou des ennemis : *aucun fret n'est dû*.

b. Jet des marchandises pour le salut commun : le *fret entier* est dû à la charge de la contribution dans les cas, où celle-ci doit avoir lieu suivant les dispositions du code de commerce.

c. Rachat des marchandises ou leur sauvetage par le capitaine ; le fret est dû *jusqu'au lieu de la prise* et *du sauvetage en proportion de la distance parcourue,* si le voyage ne peut être continué ; le fret *entier* est dû, si les marchandises

sont transportées par le capitaine au lieu de leur destination.

d. Sauvetage des marchandises en mer ou sur le rivage sans coopération du capitaine : *aucun fret n'est dû*.

A peu près les mêmes règles ont été adoptées par le code de commerce français et par la loi belge du 21 août 1879, à l'exception de la disposition concernant le cas, visé sous *d*, qui ne se trouve pas dans ces deux législations.

Le droit allemand fait *cesser* le contrat d'affrètement en cas de naufrage, tout en accordant au capitaine le fret pro rata itineris en ce qui concerne les marchandises sauvées, lequel fret ne peut, cependant, jamais dépasser la valeur sauvée de ces marchandises. Pour calculer ce fret on ne doit pas seulement tenir compte de la distance parcourue, mais aussi des frais, de la durée et des dangers de la traversée en proportion de ceux du voyage entier. Toutefois, la cessation du contrat d'affrètement n'exempte pas le capitaine de l'obligation de faire transporter les marchandises à leur destination par un autre navire, si cela est possible, ou de les vendre, l'un ou l'autre pour le compte de l'affréteur.

Enfin, le droit anglais diffère essentiellement du droit continental.

La jurisprudence du Royaume-Uni n'accorde, en général, au capitaine *aucune* action en paiement de fret, lorsque les marchandises n'arrivent pas à destination. Dans les cas, où la Cour a alloué un fret pro rata itineris, ces décisions ont été fondées sur le motif, qu'*en fait* un nouveau contrat était né entre le capitaine et l'affréteur, soit qu'il avait été expressément conclu, soit qu'il résultait de leurs agissements, par exemple quand l'affréteur s'est fait délivrer les marchandises sauvées dans un autre port que celui de destination. Les juges anglais ont admis que, dans ce cas,

le fret pro rata itineris était dû *en vertu de ce nouveau contrat*, qui avait remplacé le premier.

De ces trois systèmes, celui du droit anglais nous paraît le plus logique et le plus juste.

Il s'agit dans l'espèce d'un contrat synallagmatique, qui ne diffère pas, en principe, des autres contrats de cette nature.

Le fréteur ou le capitaine s'engagent à transporter les marchandises *à leur destination ;* comme prix de ce transport l'affréteur paiera le fret convenu.

Si l'une des parties ne peut pas satisfaire à son engagement, l'autre doit, selon la règle générale, être également libérée.

Nous ne voyons pas de raison suffisante pour laquelle l'affréteur serait tenu de payer une partie du fret.

Il est vrai, que le fréteur a fait des frais, parfois même considérables; qu'il a couru des risques, dont il ne recevra pas de compensation.

Mais cela s'applique également aux autres contrats synallagmatiques, quand l'une des parties est empêchée de remplir ses obligations, même à la suite d'un cas fortuit ; par exemple, quand il s'agit d'une vente de choses déterminées *in genere*, venues de loin ou fabriquées avec de grands frais, qui périssent avant d'être livrées à l'acheteur.

On ne pourrait non plus soutenir que l'affréteur a *gagné* par le transport de sa marchandise à un endroit autre que le port de destination; au contraire, il peut arriver que dans cet endroit la marchandise ait une moindre valeur qu'au lieu de départ.

Enfin, la manière de calculer le fret pro rata itineris est toujours plus ou moins arbitraire, même si l'on tient compte des éléments, énumérés par le code allemand.

Nous croyons dons que, comme règle de droit uniforme, il faudra *supprimer* le *fret pro rata itineris*, en refusant au

capitaine le droit au fret, quand les marchandises à la suite d'un naufrage ou autre cas fortuit n'arrivent pas à destination, sauf les cas, où l'affréteur est indemnisé au moyen d'une répartition comme avarie commune de la valeur intégrale des marchandises au lieu de leur destination. (1)

II. — Du fret en cas de vente de la cargaison

« Est-ce que le fret est dû pour les marchandises » vendues en cours de route ? »

a. Pour les besoins du navire.

Remarquons d'abord que cette question ne présente que peu d'intérêt pratique, parceque, grâce aux moyens rapides de communication, le capitaine sera très rarement obligé de recourir à une vente de marchandises pour se procurer l'argent nécessaire aux réparations du navire.

Si, cependant une telle vente a eu lieu et que l'affréteur ait été indemnisé, soit par l'armateur, soit au moyen d'une répartition comme avarie-commune, de la valeur *intégrale* des marchandises au lieu de leur destination — le fret doit être dû en entier.

Lorsqu'au contraire la valeur des marchandises n'est remboursée *qu'après déduction du fret et des autres dépenses*, aucun fret ne doit être dû par l'affréteur, tandis que l'armateur pourra en réclamer le montant comme avarie-commune (2).

---

(1) L'Association néerlandaise de Droit Maritime, réunie en assemblée générale, s'est ralliée à cette opinion.

(2) L'association néerlandaise s'est ralliée à cette opinion.

b. par suite de leur état d'avarie,
si celui-ci est dû au vice propre ;
s'il est dû à une fortune de mer.

La jurisprudence néerlandaise a décidé que le capitaine, en vendant les marchandises à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause, a agi en qualité de « negotiorum gestor » de l'affréteur ; que, par conséquent, ce dernier doit être considéré comme ayant retiré les marchandises et qu'ainsi il est tenu de payer le *fret entier* et *l'avarie-commune*.

En ce qui concerne le « jus constituendum », les membres de notre commission ne sont pas unanimes.

La moitié de la commission s'est ralliée à ce système ; aussi, elle ne voit pas qu'il y ait lieu de distinguer entre les causes de l'avarie, pourvu que la vente ait été faite uniquement dans l'intérêt de la cargaison. Toutefois, dans les cas, où les marchandises vendues ont été remplacées par d'autres, le fret de ces dernières doit être déduit du montant à payer par l'affréteur à l'armateur.

L'autre moitié de notre commission s'est prononcée en faveur du système anglais, d'après lequel aucun fret n'est dû tandis que le fréteur a droit au fret intégral des marchandises qui remplacent la cargaison vendue (1).

III. — **Du fret au cas, où le navire est condamné.**

« Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est » condamné au port de refuge ou ne peut achever » son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par » un autre navire, parvient à destination? Sur quelles » bases et dans quelles proportions ? »

(1) L'assemblée générale de l'Association néerlandaise s'est prononcée en faveur du système selon lequel le fret entier est dû.

Le code de commerce néerlandais contient la règle que, dans les cas où le navire ne peut être radoubé, le contrat d'affrètement ne finit pas, mais que le capitaine est tenu de louer pour son compte et sans pouvoir exiger une augmentation de fret, un ou plusieurs autres navires à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination. C'est dans le cas seulement, où le capitaine n'a pu louer un tel navire sur le lieu même ou dans un port voisin, que ses obligations cessent, tandis qu'il n'a droit qu'au fret pro rata intineris.

Ce système est à peu près celui du code français.

D'après le droit allemand le contrat d'affrètement est considéré comme fini, mais le capitaine est néanmoins tenu de prendre les mesures nécessaires pour que les marchandises soient réexpédiées à leur destination aux frais de l'affréteur.

Notre commission recommande de donner au capitaine un *droit d'option*, en lui accordant la faculté de faire cesser le contrat de transport sans percevoir aucun fret ou bien de réexpédier la cargaison à ses frais en réclamant de l'affréteur le fret convenu.

IV. — Question du demi-fret et du fret sur le vide

« Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant » tout chargement ou ne charge qu'une partie de la » marchandise engagée, — convient-il de fixer légis- » lativement l'indemnité due (demi-fret et fret sur le » vide) ou convient-il de s'en référer au droit com- » mun en matière de dommages-intérêts ? »

Il est généralement reconnu que dans les cas visés par cet article, le fréteur a droit à une indemnité.

Quant à la manière de fixer cette indemnité, nous en

croyons pas qu'un règlement uniforme soit bien nécessaire.

S'il fallait choisir entre les deux systèmes, nous donnerions la préférence au dernier, qui est celui du droit anglais, d'après lequel le capitaine n'a droit qu'à une compensation équivalente au dommage réel, causé par le non-chargement des marchandises.

Ledit dommage doit être calculé en prenant pour base le fret convenu moins les dépenses et le fret que le capitaine a gagné en prenant une autre cargaison.

Même on peut exiger que le capitaine prenne les mesures nécessaires pour restreindre le dommage autant que possible, en cherchant à remplacer les marchandises non chargées par une autre cargaison.

V. — Retard du chargement et du déchargement.

« Doit-on considérer les surestaries comme un » supplément de fret ou comme une indemnité ?

» Convient-il de subordonner leur débition à une » protestation écrite, tout au moins par correspon- » dance ? »

Tout en laissant de côté la controverse si les surestaries doivent être considérées comme un supplément de fret ou comme une indemnité et en envisageant la question du point de vue de la pratique, nous croyons que dans le règlement international il faudra reconnaître le droit du capitaine de se dessaisir de la cargaison, si le consignataire ne la reçoit pas avec diligence raisonnable, par où l'on arrivera à supprimer les surestaries en général, tout en ne gardant que les *surestaries convenues,* ou le « demurrage proper ».

Quant à ces dernières nous sommes d'avis :

a. Que la protestation, visée par l'alinéa 2 de la question, ne doit pas être requise ;

b. Que les surestaries doivent être dues, alors même que le retard dans le chargement ou dans le déchargement aurait été causé par un cas fortuit ou de force majeure.

c. Qu'il faudra établir le principe que dans les cas où il y a plusieurs chargeurs ou plusieurs consignataires, ceux-ci seront solidairement responsables des surestaries envers le fréteur, sauf leur recours contre ceux d'entre eux, qui auront causé la détention du navire.

Dans tous les cas où le capitaine, en vertu d'une convention entre les parties, est tenu d'attendre l'expiration des jours de planche, il est évident que le consignataire doit répondre du dommage, causé par la détention du navire.

Nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que les principes mentionnés ci-dessus sub *a* et *c* soient applicables à cette dernière responsabilité (1).

Dans les lignes précédentes nous avons brièvement exposé notre opinion au sujet des questions formulées par le Comité Maritime International.

Nous répétons qu'il reste beaucoup d'autres questions relatives au contrat de transport, qui méritent d'être étudiées, par exemple — à côté des questions indiquées ci-dessus — celles concernant la forme des charte-parties, l'abandon de la cargaison en paiement du fret, l'obligation de l'affréteur dans les cas où les marchandises ne sont pas reçues par le consignataire etc. Quant à ces questions, nous émettons le vœu qu'elles soient portées à l'ordre du

1 L'Association néerlandaise, réunie en assemblée générale, a adopté le système de la Sous-Commission en ce qui concerne le retard causé par un cas fortuit, ou par un cas de force majeure.

Par contre, elle a rejeté l'avis de la Commission quant à la responsabilité solidaire des consignataires.

jour des conférences prochaines, afin qu'il puisse en résulter un projet de loi uniforme, supprimant d'une part les divergences les plus marquées des législations nationales et d'autre part adaptant ces législations aux exigences de la navigation et du commerce modernes.

SUÈDE

ASSOCIATION SUÉDOISE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

sur les conflits de lois en matière de fret

A. — Les questions relatives au fret, se produisant entre des parties qui ont conclu une charte-partie, ne doivent pas absolument faire l'objet d'une convention internationale, au même titre que d'autres questions du droit maritime. Généralement, en effet, il suffit, pour les résoudre, de s'en rapporter au contrat lui-même et aux législations existantes. Mais comme pour les questions d'avarie commune et autres, des tiers peuvent avoir un intérêt dans le fret, il serait important au point de vue du commerce international, d'avoir des prescriptions législatives internationales uniformes pour le fret. C'est pourquoi notre Association pense qu'il est désirable d'arriver à une entente internationale quant au fret, spécialement sur les questions posées par le Comité Maritime International.

B. — Quant au meilleur mode de résoudre les questions spéciales, l'Association suédoise se réfère principalement à la loi suédoise. Là ou elle s'en écarte, mention en est faite en note.

I. — Fret pro rata itineris

D'après l'article 160 de la Loi maritime suédoise, le fret doit être payé par la cargaison, même si le navire se perd en cours de voyage.

En pareil cas, le fret se calcule suivant la distance parcourue en proportion du voyage entier prévu par la charte-partie ; il y a lieu cependant de prendre en considération le temps requis pour le voyage, les difficultés spéciales et les dépenses se rapportant à la distance parcourue, en comparaison du voyage complet.

Si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur le fret qui est ainsi dû, ce montant doit être fixé par arbitrage ; mais le propriétaire de la cargaison a le droit d'abandonner ce qui reste des marchandises en lieu et place du fret.

Au besoin, l'Association suédoise serait d'accord pour supprimer le droit au fret pro rata itineris.

II. — Du fret en cas de vente de la cargaison.

a) Lorsque la cargaison est vendue en cours de route pour compte du navire, le fret n'est pas dû (Art. 151 de la loi mar. suéd.).

b) Lorsque des marchandises sont vendues à raison de leur état avarié, pour compte de leur propriétaire, le fret est toujours dû.

Dans ces cas, le montant du fret doit se calculer : pro rata itineris (voyez plus haut) si la charte-partie a cessé d'être en vigueur conformément aux articles 160, 161 ou 164 de la loi mar. suédoise ; mais dans les autres cas c'est le montant intégral du fret stipulé.

III. — Du fret au cas où le navire est condamné.

En pareil cas, la loi suédoise dispose que le fret est dú pro rata itineris.

IV. — Du demi-fret et du fret sur le vide.

Le montant en est fixé par la loi ; c'est du reste néces-

saire parce que le droit commun en Suède quant aux dommages-intérêts est défectueux.

V. — **Retard dans le chargement et dans le déchargement.**

Les surestaries sont considérées comme constituant une indemnité, dont le montant est fixé par la loi, si la charte-partie ne contient pas de clauses spéciales à ce sujet.

Pour y avoir droit, il ne faut pas de protêt par écrit. Il y a exception à cette règle pour les surestaries encourues au port de charge : celles-ci doivent être mentionnées au connaissement pour être recouvrées contre le porteur du connaissement, comme tel.

En conclusion, l'Association suédoise pense que des règles internationales quant au fret sont désirables pour les navires naviguant en *time-charter*.

Extrait de la Loi Maritime de Suède

Art. 160. — Lorsqu'un navire se perd en cours de route, ou est déclaré comme perte totale, la charte-partie cessera ses effets. Il appartiendra cependant au capitaine de prendre, pour compte des propriétaires de la cargaison, les mesures édictées à l'article 57.

En pareils cas, le fret sera calculé en proportion de la distance parcourue comparée au voyage entier prévu par la charte-partie : il sera cependant tenu compte du délai nécessaire au voyage effectué et des difficultés et dépenses particulières y relatives, comparées à celles du voyage complet (Fret de distance). Si les parties ne peuvent se mettre d'accord quant au fret dû, le montant en sera fixé par arbitrage.

Le propriétaire de la cargaison aura la faculté d'aban-

donner ce qui reste des marchandises, en lieu et place du fret.

Article 161. — S'il se présentait un des obstacles mentionnés à l'article 159 après que le navire a quitté le port où commence le voyage, chaque partie aura néanmoins la faculté de résilier la charte-partie, mais l'affréteur payera le fret de distance sur la partie du voyage accomplie au moment où la charte-partie est résiliée, comme il est prévu à l'article 160. Si la convention est annulée, le capitaine aura à prendre pour compte du propriétaire de la cargaison, les mesures édictées à l'article 57.

Si par suite d'un de ces obstacles le navire est retenu, soit au port de charge, soit à un port d'escale quelconque pendant le voyage, postérieurement au chargement de la cargaison, le coût du délai sera réparti entre le navire, la cargaison et le fret de la même manière que pour l'avarie commune ; toutefois, lorsque la convention est annulée, pareille répartition n'aura pas lieu en ce qui concerne les frais encourus postérieurement.

Article 164. — Si, par suite d'avarie, un navire doit se rendre dans un port de refuge et si une expertise de la cargaison, faite conformément aux prescriptions de l'article 41, démontre que toute la cargaison, ou une partie considérable de celle-ci, était susceptible de se détériorer par suite du délai occasionné par les réparations au navire, l'affréteur aura le droit d'annuler la convention, moyennant payement du fret de distance, comme il est prévu à l'article 160 ; toutefois, si le navire a été affrété par plusieurs personnes, il ne pourra être fait usage de ce droit si l'un des autres affréteurs insiste sur la continuation du voyage.

NORVÈGE

ASSOCIATION NORVÉGIENNE DE DROIT MARITIME

Conflits de lois en matière de Fret

La section norvégienne du Comité Maritime International a décidé de répondre comme suit aux questions posées par la section néerlandaise :

Toutes ces questions ont trouvé une solution dans la loi maritime norvégienne de 1893.

En ce qui concerne le calcul du fret de distance, les remarques suivantes sont spécialement faites :

Les règles devraient être identiques dans ces deux cas.

Quelques doutes subsistent quant à l'opportunité d'abandonner l'ancienne règle du droit norvégien au sujet du fret de distance, accordé suivant la distance parcourue en proportion du voyage entier, en tenant cependant compte de la durée du trajet accompli et des difficultés et dépenses spéciales y afférentes, mis en regard de la partie du voyage non accomplie. On ne peut assimiler dans ces cas un contrat de transport à une *locatio operis* et dire que si le but final n'est pas atteint — si les marchandises ne sont pas directement amenées au lieu de destination — il ne sera fait aucun payement. Il faut plutôt tâcher de résoudre le problème d'après les circonstances particulières des cas, et ne pas faire supporter tous les risques par une seule des parties. C'est cependant à cela que l'on aboutit non seulement en suivant la règle suivie en Angleterre et en Amérique qui n'admet pas le fret de distance, mais égale-

ment lorsqu'on n'accorde au navire sous forme de fret que ce que le négociant épargne (ou peut épargner) sur le fret en réexpédiant la cargaison par un autre navire vers le lieu de destination, ce qui signifie qu'il est décidé d'avance que si quelque chose tourne mal, c'est le navire seul qui supportera la perte toute entière.

Mais une application raisonnable de la règle admise en droit norvégien pourrait permettre de répartir équitablement la perte entre les deux parties. Ils ont du reste entrepris ensemble l'aventure.

Il n'est pas exact de dire que les armateurs norvégiens sont indifférents à la question, parce qu'éventuellement, ils seraient remboursés du dommage par leurs assureurs. Le fret est régulièrement assuré par les Associations Mutuelles d'Armateurs ; ce sont donc en réalité les armateurs eux-mêmes qui supporteront la perte si le fret *pro rata itineris* n'est pas accordé.

La question n'est d'ailleurs pas entièrement vidée en n'accordant pas le fret de distance, ou en allouant la différence entre le fret prévu au contrat et le fret à payer pour réexpédier la cargaison à destination. Il se pose encore la question de savoir si le chargeur lui-même pourra opérer la réexpédition ? Ou bien le capitaine est-il en droit de dire qu'il s'en occupera lui-même ? Est-il obligé de s'en occuper ? Si le fret à partir du port de refuge jusqu'au port de destination était supérieur au fret primitivement stipulé pour le voyage entier, le navire doit-il dans ce cas payer la différence ? (La loi maritime belge, art. 97, dit que non). Si le chargeur ne veut pas attendre jusqu'à ce que le navire ait été réparé, ou s'il ne veut pas permettre au capitaine de réexpédier la cargaison, mais entend la reprendre lui-même, ne doit-il pas alors payer le fret entier ?

Un des membres du Comité a fait les observations personnelles suivantes au sujet du fret de distance :

« Lorsque, par suite de circonstances qui ne lui sont pas imputables, un navire ne peut pas transporter la cargaison jusqu'au bout, il est un fait que le contrat qu'on a accepté n'est pas exécuté. A mon avis, la conséquence logique en est que du chef du contrat, le navire n'a pas droit à une rémunération. Mais comme l'affréteur de son côté ne doit pas tirer profit de cette circonstance fortuite qui a empêché l'accomplissement du voyage, il devrait payer au premier navire la différence entre le fret convenu et le fret qu'il doit payer pour transporter la cargaison depuis le port intermédiaire jusqu'au lieu de destination, c'est-à-dire l'avantage qu'il en retire.

Question I.

N° 1. — Au cas où une partie de la cargaison a été vendue pour les besoins du navire, aucun fret ne devrait être dû.

Question II.

A. Si la cargaison est vendue en cours de voyage pour cause d'avarie par « vice propre », le fret entier doit être payé.

B. Pour les marchandises vendues en cours de route à raison de leur état avarié, le fret de distance est dû.

La règle ordinaire, selon laquelle le navire ne touche pas de fret pour les marchandises qui ne sont pas à bord au moment de l'arrivée au lieu de destination, paraît injuste dans le présent cas. L'affréteur ne doit pas avoir droit au prix de vente tout entier de la cargaison, sans que le fret de distance en soit déduit, puisque de cette façon, le navire devrait supporter en partie les risques d'un accident qui survient à la cargaison.

Question III.

(Voir question I).

Question IV.

Certaines législations maritimes ont introduit des règles spéciales au sujet du demi-fret et du fret sur le vide pour deux motifs — d'une part, pour éviter des procès (qui, fréquemment, ne sont pas évités pour cela) mais surtout parce qu'elles veulent donner aux affréteurs, en présence d'une situation modifiée du marché, la faculté de résilier l'expédition et la charte-partie, ou de ne pas délivrer toute la cargaison convenue, quand ils savent d'avance quelle sera l'importance de l'indemnité qu'il y aura à payer. Il nous semble qu'il ne faut pas abandonner ce système.

Question V.

Les surestaries ne peuvent être considérées comme un supplément du fret, puisqu'elles sont proméritées définitivement et indépendamment, sans égard au résultat ultérieur du voyage auquel elles se rapportent, qu'un fret soit gagné ou non. Les surestaries ne contribuent pas d'avantage en avarie commune. Elles doivent être considérées comme une rémunération pour le fret et mises sur le même pied que celui-ci — puisqu'en somme, le navire est mis à disposition pendant un délai prolongé, pour les opérations de chargement et de déchargement.

La loi maritime norvéginne, (art. 119) fixe un certain nombre de jours de planche par tonne de jauge (qui diffèrent pour les voiliers et les vapeurs), et l'article 120 arrête le délai des surestaries à la moitié des jours de planche, à moins de stipulation contraire dans la charte-partie.

Les lois maritimes du Nord ont repris ce système de la loi maritime de Norvège de 1860; ce système est recommandable puisqu'une règle est insérée ainsi dans la loi pour le cas où la charte-partie est résiliée et qu'on évite de devoir se rejeter sur les « usages du port » qui très souvent tournent au détriment du navire.

Dans les lois maritimes du Nord, il est de plus prévu que les jours de planche commencent à compter *ipso jure* à partir du jour fixé par la loi, sans qu'aucune formalité doive être observée de la part du navire. On peut du reste affirmer qu'il n'y a aucune raison d'exiger pareille formalité, dont l'unique résultat serait d'occasionner des dépenses inutiles.

ESPAGNE

Son Excellence Monsieur le Ministre de la Marine
Madrid.

Par arrêté royal du 23 juillet 1906, le soussigné a été désigné pour représenter le Ministère de la Marine espagnol à la Conférence internationale qui doit se réunir au cours de cette année dans un port italien pour approuver les avant-projets de traités relatifs à la Limitation de la Responsabilité des propriétaires de navires, les Hypothèques et Privilèges Maritimes et tout spécialement, pour discuter le questionnaire formulé par le Comité Maritime International au sujet des Conflits de lois en matière de fret, et pour rédiger l'avant-projet qui doit servir de base à l'unification du Droit maritime en une matière aussi importante.

Par le même arrêté royal, il m'était enjoint de commencer les travaux nécessaires pour l'étude et la solution de questions aussi importantes et de rédiger à cet effet, un rapport. Comme suite à cette mission aussi flatteuse, le soussigné a l'honneur de formuler les conclusions suivantes, dont les motifs tout en étant exposés d'une façon aussi concise que possible, comme il convient pour des conférences de ce genre, peuvent cependant être développés.

I.

Quant à la question de savoir si le fret est dû quand le navire se perd mais que les marchandises sont sauvées, en

tout ou en partie, notre Code de commerce dispose, dans son article 662 que « si la cargaison est sauvée du naufrage, il sera dû le fret correspondant à la distance parcourue par le navire portant la cargaison ; et si après réparation du navire, elle arrive jusqu'au lieu de destination, le fret se payera en entier, sans préjudice quant aux sommes dues pour avaries communes. »

Cette disposition, copiée littéralement de l'article 788 du Code de commerce de 1829, est absolument conforme à l'article 303 du code français.

Une disposition analogue est inscrite dans la loi belge du 21 août 1879, dont l'article 98 alloue une indemnité au capitaine, s'il a coopéré au sauvetage des marchandises qui n'ont pas atteint leur destination.

Le Code italien contient les deux dispositions dont question, mais en outre, l'article 578, paragraphe premier, accorde le droit au fret promérité jusqu'au lieu du naufrage, et dispose dans le § 2 que le capitaine touchera le fret tout entier du voyage s'il contribue au rachat.

Conformément au code allemand (art. 632), le fret *pro rata itineris* est dû également par les marchandises sauvées, sans que ce fret puisse toutefois excéder la valeur des marchandises sauvées. « Dans le calcul du fret *pro rata itineris*, — dit l'article 633, — il ne faut pas seulement tenir compte de la distance parcourue en proportion de la distance totale du voyage, mais il convient également de prendre en considération la proportion des frais, des périls et des efforts qui s'attachent en moyenne à la partie du voyage achevée et à celle qu'il reste à faire ».

Le code turc (art. 125) est conforme au texte de la loi italienne, mais il ajoute que les marchandises sauvées et délivrées aux intéressés sans l'intervention du capitaine ne doivent aucun fret.

Au Pays-Bas (art. 483 du Code de commerce), en

Roumanie (art. 588) et dans les Républiques hispano-américaines, on suit les règles promulguées par le code espagnol.

Des dispositions qui précèdent, il résule que les législations maritimes commerciales de tous les pays s'accordent à imposer le fret pro rata itineris depuis le port de charge jusqu'au lieu du naufrage pour les marchandises sauvées en cas de perte du navire. Aucun système ne pourrait être plus équitable ni plus logique, spécialement à notre époque ; en présence de l'extension considérable qu'a prise l'assurance maritime, on peut affirmer qu'il ne se fait plus aucune expédition maritime, qui ne soit assurée contre les risques des transports par mer ; dans ces conditions, et considérant qu'en cas de naufrage l'affréteur ne perd pas ses marchandises, puisque l'assureur lui en rembourse la valeur, il n'est que juste que l'armarteur lui aussi, ne perde pas le prix du transport interrompu par un accident fortuit.

Les divergences qui existent à ce sujet ne se présentent que dans la façon d'établir le quantum du fret.

Notre code, comme presque tous les codes étrangers, ne détermine pas avec netteté comment doit se calculer le fret *pro rata itineris*. Cependant, la loi espagnole présente un avantage sur la plupart des législations étrangères en vigueur en Europe et en Amérique : c'est l'obligation pour les contractants, contenue dans l'article 652, de stipuler dans la charte-partie. rédigée en double et signée par tous deux, les conditions dans lesquelles le fret est convenu ; de cette façon il devient aisé de résoudre la question ici posée puisqu'il est prévu dans le contrat quelle est la loi qui le régit.

Mais lorsque cette précaution n'a pas été prise, ni le

paragraphe huitième de cet article, ni les règles d'interprétation prescrites par l'article 658, ne donnent une solution absolument équitable pour les cas dont s'agit, parce que l'on prévoit uniquement le prix convenu, aussi bien pour des mois que pour des jours ou pour un laps de temps déterminé, mais on ne tient aucun compte de la valeur des marchandises sauvées ou des frais que le capitaine a exposés pour le sauvetage.

Pour ces motifs, nous pensons qu'il y a lieu d'adopter le système du code allemand : En premier lieu parce que s'il est bien évident que le chargeur s'est couvert par assurance (et nous partons de cette hypothèse, parce qu'actuellement, pour la navigation transocéanique, le contraire est inadmissible) et qu'il faut donc admettre qu'il ne perd rien, on porterait préjudice aux droits de l'assureur et par conséquent à ceux du chargeur, si on ne donnait pas au capitaine un stimulant pour qu'il sauve la plus grande quantité possible de marchandises, spécialement lorsque, comme il est d'usage, il a été stipulé un certain montant à titre de chapeau, au profit du capitaine. En second lieu, parce que dans le fret de distance, on n'indemnise pas l'armateur du prix du transport, si pour le sauvetage il a fallu d'autres frais.

Pour les diverses raisons expliquées ci-dessus, le soussigné croit que l'article premier de l'avant-projet de traité doit être conçu comme suit :

Article Premier.

« En cas de perte du navire, les marchandises sauvées » doivent le fret pour la distance parcourue, pour autant » que le capitaine ait concouru au sauvetage.

» En ce cas le fret consistera en une indemnité qui sera » déterminée en tenant compte, en dehors de la distance » parcourue et du trajet restant à effectuer, des frais

» occasionnés, du temps perdu, des périls courus par
» l'équipage et de ses efforts.

II

La seconde question porte sur le point de savoir si le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route pour subvenir aux besoins du navire, ou à raison d'avaries, que celles-ci soient dues à un vice propre ou à une fortune de mer.

Le code espagnol répond à cette question dans deux articles : par l'article 659, il autorise le capitaine à vendre une partie de la cargaison dans le but de réparer des détériorations subies par le navire, ou afin de faire face à des « nécessités impérieuses et urgentes ». Dans ce cas, si le chargeur est d'accord sur le prix des marchandises vendues, le fret est dû en entier si le navire arrive au port de destination, et en proportion de la distance parcourue s'il se perd avant d'y arriver. Dans son article 640, il prévoit le cas où le navire n'est pas en état de naviguer ; si cela est établi, il ne sera dû aucun fret et les chargeurs devront être indemnisés.

Les articles 479 et 480 du code hollandais concordent absolument avec ces dispositions de la loi espagnole.

On trouve des dispositions analogues dans le code portugais (art. 556 et 567) qui détermine en outre, que si par suite d'un cas fortuit il devient nécessaire de réparer le navire, et si le chargeur décharge ses marchandises pour ne pas devoir attendre la fin des réparations, il sera dû le fret en entier.

Le code allemand, dans son article 640 prévoit le cas où il devient nécessaire, en cours de route, de radouber le navire ; dans ce cas, il accorde au fréteur la faculté de décharger les marchandises avant la fin des travaux de

radoub, en payant le fret en entier. Si on attend la fin des réparations, le temps que durent celles-ci ne compte pas pour le payement du fret. Il n'est pas dû davantage lorsque le navire redevient innavigable ; en ce cas, l'armateur est seul responsable des détériorations et des préjudices causés. (art. 560).

Entre notre code et le code italien (art. 570, 571 et 572) il n'y a qu'une seule différence, c'est qu'il dispose expressément que lorsqu'il est nécessaire de réparer des avaries encourues par suite d'un cas de force majeure, les chargeurs doivent supporter le retard, ou payer le fret en entier. Disposent dans le même sens: les articles 296, 297 et 298 du code français, les art. 119 et 120 du code turc et les lois de la plupart des Républiques hispano-américaines.

Il n'existe donc pas de bien grandes différences entre les divers codes et il ne saurait en être autrement, puisque toutes doivent reconnaître au capitaine le droit de vendre des marchandises dans l'intérêt commun : dans l'intérêt des affréteurs, parce que sans cette ressource, le voyage ne pourrait se continuer, ou s'il était continué sans que les avaries fussent réparées, le navire naviguerait dans des conditions très dangereuses et il serait pour le moins exposé à arriver à destination à une époque où les marchandises ne produiraient plus au marché le prix qu'on en avait attendu; et dans l'intérêt des armateurs qui en bénéficient de même, car si les avaries sont réparées à temps, ils ne s'exposent pas à des maux plus grands.

Il n'est guère probable que l'on prétende toucher le fret convenu, pour les jours occupés aux réparations; mais pour éviter la possibilité de pareille prétention, il y aurait lieu d'adopter ce que le code allemand dispose à cet égard.

En conséquence, il faudrait insérer dans l'avant-projet de traité un article comme suit :

Article Deuxième

« Si, au cours du voyage, il était nécessaire par suite d'un » cas fortuit, de réparer ou de ravitailler le navire, le capi- » taine aura le droit de vendre les marchandises nécés- » saires à couvrir ces frais ; en pareil cas, le fret sera dû en » entier si le navire arrive à destination ; au cas contraire, » il sera dû en proportion du trajet accompli, et l'indemnité » se calculera de la façon prévue dans l'article précédent. »

« Il ne sera pas dû de fret pour les jours employés aux » réparations ou au ravitaillement.

» L'armateur perdra également tout droit au fret, et » devra indemniser les chargeurs, chaque fois que ceux-ci » établiront que le navire n'était pas en état de naviguer » lorsqu'il a quitté le port de charge ; cette preuve peut se » faire même à l'encontre du certificat de navigabilité, si le » navire s'en est fait remettre. »

III

La troisième question traite du cas ou le navire est détenu au port d'escale et ne peut continuer le voyage, mais où les marchandises, embarquées à bord d'un autre navire, arrivent à destination.

Dans son article 567, notre code oblige le capitaine à engager, à ses frais, un autre navire en bonnes conditions, pour y transborder la cargaison et l'envoyer à destination ; dans ce but, il doit faire les démarches nécessaires dans le port où il est arrivé et dans les ports voisins, dans un rayon de 150 kilomètres. S'il ne trouve pas un autre navire, il déposera la cargaison et la mettra à la disposition des chargeurs, auquel il rendra compte de ce qui s'est passé, dans le plus bref délai ; en pareil cas, le fret se règlera suivant la distance parcourue.

Le code français (art. 296) oblige les chargeurs à

attendre jusqu'à ce que les avaries soient réparées, ou bien à payer le fret entier. Si les réparations ne peuvent s'y faire, le capitaine doit affréter un autre navire, et si cela ne lui est pas possible, il n'a droit qu'au fret de distance.

Le code italien (art. 570) contient la même disposition; mais il ajoute que si le capitaine affrète un autre navire, ce second affrètement doit être considéré comme étant fait pour compte du chargeur.

Le code hollandais (art. 578). résout la question de la même façon, mais il oblige le capitaine à affréter pour son compte, sans qu'il puisse exiger une augmentation de fret pour le ou les autres navires qui conduisent la cargaison à destination. Une disposition identique est insérée dans le code turc (art. 118).

La loi belge diffère de toutes ces législations citées en ce que, d'après ses articles 94 et 97, s'il est payé pour la réexpédition un fret inférieur au fret convenu pour le premier navire, celui-ci doit bénéficier de cette différence; il ne touchera rien si ce fret est égal au fret du contrat; mais s'il est supérieur au fret convenu, la différence sera à sa charge.

Conformément au code allemand (art. 634) le capitaine peut affréter un autre navire pour compte des chargeurs, mais seulement après que ceux-ci auront payé le fret de distance et les autres frais y relatifs.

Comme on le voit, toutes ces législations admettent que l'obligation contractée par le capitaine envers l'affréteur ne s'éteint pas par la survenance de l'accident, mais qu'il doit affréter un autre navire, s'il est possible, pour conduire la cargaison à sa destination.

Le doute qui surgit dans ce cas porte sur le point de savoir qui doit supporter la différence du fret pour le nou-

veau navire ; mais la loi belge tranche équitablement cette question en disposant que si le fret du navire en remplacement est inférieur au fret du contrat, les chargeurs doivent la différence au premier navire ; ils payeront ainsi le fret convenu ; mais s'il est supérieur au fret du contrat, la différence sera pour compte de l'armateur qui s'est engagé à conduire les marchandises à leur destination.

Nous croyons donc que la question doit se résoudre dans la forme suivante :

Article Troisième

« Si, au cours du voyage, le navire devient innavigable, » le capitaine sera tenu d'en affréter un autre en bonne » condition, qui recevra la cargaison et la conduira à sa » destination ; à cet effet, il sera tenu de chercher un navire, » non seulement dans le port où il est arrivé, mais également dans les ports voisins, dans un rayon de 150 kilomètres.

» Si le fret par ce second navire est inférieur au fret convenu pour le premier, les chargeurs payeront à ce dernier » la différence ; mais si ce fret est supérieur, la différence » sera à charge du navire devenu innavigable. »

IV

La question qui est posée ensuite est celle de savoir si, — dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement, ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, il convient à l'affréteur de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts, s'il y a lieu de fixer législativement l'indemnité due de ce chef.

En pareil cas, que l'on détermine dans la pratique maritime comme « faux-fret », le code espagnol (art. 688) autorise l'affréteur à résilier le contrat avant tout chargement, moyennant de payer la moitié du fret convenu.

La même disposition se retrouve dans la loi belge (art. 75) qui ajoute que lorsqu'une partie de la cargaison est chargée, l'affréteur ne peut plus rompre le contrat, et que s'il le fait nonobstant, il doit le fret intégral, à moins que le capitaine n'accepte d'autres marchandises pour compléter la quantité prévue au contrat.

Le code français (art. 288) lui aussi établit la débition du demi-fret si le contrat est dénoncé avant le départ; mais si une partie des marchandises est chargée et que le navire part ainsi, le fret entier est dû. Une pareille disposition se trouve dans le code italien (art. 564), dans le code roumain (art. 574) et dans le code brésilien (art. 594), mais ce dernier ajoute que pour que seul le demi-fret soit dû il faut que la dénonciation des conventions ait eu lieu avant le commencement des opérations de chargement.

D'après le code turc (art. 108), la renonciation au contrat doit avoir lieu avant que les staries n'aient pris cours; et le code allemand exige que la dénonciation se fasse avant le commencement du voyage; celui-ci est considéré comme commencé lorsque l'affréteur a autorisé le capitaine à partir ou si toute ou partie de la cargaison est livrée et que les jours de planche sont expirés.

Il est hors de doute qu'à partir du moment où le navire est mis à la disposition de l'affréteur, des frais d'approvisionnement sont exposés et que d'autre part, l'armateur a pu être obligé de refuser des propositions plus avantageuses, puisqu'il est tenu d'exécuter le contrat. Dans ces conditions, il est tout naturel que si le contrat est résilié, le fréteur soit indemnisé, à moins qu'il ne parvienne à se procurer facilement une cargaison pour le même voyage et aux mêmes conditions.

A ce sujet, toutes les législations sont d'accord, tout en différant sur les détails.

Il convient donc de se mettre d'accord sur le délai pendant lequel peut se faire la renonciation au contrat pour que seul le demi-fret soit dû, et parmi les divers systèmes exposés ci-dessus, le meilleur nous semble être celui du code brésilien, c'est-à-dire que la dénonciation doit se faire avant le commencement des opérations de chargement, parce que de cette manière, on évite au navire les plus grands frais et il a d'autant plus tôt la faculté de chercher un autre fret.

Pour ces motifs, on pourraît, à notre avis, formuler comme suit un

Article Quatre

« L'affréteur pourra renoncer aux conventions d'affrète-
» ment, moyennant de payer le demi-fret, à condition que
» cette renonciation se fasse avant le jour fixé pour com-
» mencer les opérations de chargement. Après cette date,
» le fret prévu au contrat est dû en entier ».

V.

Enfin, la dernière question porte sur le point de savoir s'il faut considérer les surestaries comme un supplément du fret, ou comme une indemnité, et s'il convient d'en subordonner la débition à une protestation écrite.

Nous pensons que l'on ne peut pas considérer les surestaries comme un supplément du fret, parce que le navire est affrété en vue du transport, c'est-à-dire pour le temps nécessaire au transport de la cargaison depuis le port de charge jusqu'au port de destination. Si le navire est retenu au delà du temps normal, soit pendant des jours, soit pendant des heures supplémentaires dans l'un ou dans l'autre

port, pour le chargement ou pour le déchargement, ce fait constitue pour lui un préjudice, et il a par conséquent droit à une indemnité sous la forme stipulée au contrat d'affrètement ou dans la charte-partie. C'est pourquoi, d'après notre code (art. 652, all. 11) ces documents doivent mentionner « la starie et les surestaries qui doivent entrer en ligne de compte, et ce qui est dû pour chacune d'elles ».

Afin de connaître avec exactitude le moment ou la starie et les surestaries commencent à courir, et pour éviter des litiges à ce sujet, il convient de subordonner la débition de ces indemnités à une protestation écrite.

Nous concluons donc, en proposant un

ARTICLE CINQUIÈME

« La starie et les surestaries sont considérées comme » une indemnité due pour le délai et pour la quantité et » prévus aux conventions d'affrètement ; pour que la réclamation du chef de pareil retard soit recevable, il faudra » une protestation par écrit ».

Voilà, Monsieur le Ministre de quelle manière les questions posées doivent être résolues, d'après l'avis du soussigné, et c'est dans ce sens que j'ai rédigé les conclusions ci-jointes, destinées à être remises au Comité Maritime International, afin qu'il puisse en être tenu compte à la prochaine Conférence. L'auteur pourra y défendre sa manière de voir, à moins que votre Excellence, ne veuille donner d'autres instructions.

L'avant-projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires a été discuté et voté à la Conférence tenue à Liverpool au mois de juin 1905 ; si l'Espagne n'était pas représentée à cette réunion, on y a néanmoins tenu compte des dispositions de notre

code de commerce, et les articles de l'avant-projet ne sont pas en contradiction avec le principe général selon lequel notre législation règle la responsabilité civile des armateurs, limitée à la valeur du navire.

Comme moyen transactionnel fort pratique et sans aucun doute bienfaisant pour le commerce maritime, on a inséré dans l'article 4° le système établi et toujours appliqué par les tribunaux anglais, de substituer à la responsabilité dont s'agit le payement d'un forfait de 8 £ par tonne de jauge brute.

Par suite de cette faculté, il ne peut y avoir des divergences, puisque la jauge dans tous les pays a été arrêtée d'une manière uniforme conformément aux formules convenues dans le traité de Constantinople, en 1873.

Le soussigné est donc d'avis que l'avant-projet à examiner en dernière lecture, et qui est le résultat de longues études, doit être approuvé, puisqu'il ne s'agit pas d'introduire des réformes incompatibles avec notre législation ou préjudiciables à nos intérêts.

Il en est de même de l'avant-projet de traité sur les Hypothèques et les Privilèges maritimes, abordé à la Conférence d'Amsterdam, discuté et rédigé par celle de Liverpool.

Le résultat auquel on est arrivé ne diffère pas sensiblement du système établi par l'article 580 de notre code, et nous pensons qu'il peut être adopté tel quel.

Le soussigné se bornera donc pour le moment, à approuver l'avant-projet, avec la réserve déjà exprimée antérieurement quant à des modifications possibles.

JUAN SPOTTERNO.

Madrid, le 14 mars 1907.

HONGRIE

ASSOCIATION HONGROISE DE DROIT MARITIME

Conflits de lois en matière de Fret

CONCLUSIONS FINALES

I. — Fret pro rata itineris

II. — Du fret en cas de vente de la cargaison

1. En cas de vente de marchandises pour les besoins du navire, il revient à l'armateur le fret en entier; il en est de même lorsque la vente a lieu dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison (mais dans ce cas on applique les règles de l'avarie commune) comme aussi au cas où la vente se fait uniquement dans l'intérêt du navire, parce que dans l'un comme dans l'autre de ces cas, le propriétaire de la marchandise touche, au lieu de destination, la valeur de la marchandise vendue en cours de route, et il est donc naturel qu'il en paye le fret.

2. Il en est de même en cas de vente, en cours de route, de marchandises avariées par suite d'une fortune de mer.

Quant à la question de savoir s'il est dû un fret au capitaine pour les marchandises vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie par vice propre, la direction de l'Association hongroise ne croit pas opportun de se prononcer, parce qu'à son avis il doit tout d'abord être examiné si le capitaine aura le droit, et éventuellement

l'obligation de procéder à la vente de pareilles marchandises en cours de route et quelles précautions doivent être prises en vue de protéger les intérêts du chargeur.

Vote séparé du Dr Darday

Au paragraphe A, 2. de la deuxième question, il y aurait lieu de répondre que le règlement de cet objet ne rentra pas dans le cadre du droit maritime.

Motifs

Puisque le capitaine doit être soumis aux mêmes règles que le voiturier ou le transporteur et puisque la règle du droit est que le voiturier et le transporteur ne sont pas responsables pour les avaries survenues à la marchandise par vice propre, mais seulement pour les avaries survenues par suite du transport ; considérant enfin que le capitaine n'est pas négociant et qu'il n'a donc pas les connaissances spéciales nécessaires pour pouvoir être autorisé ou obligé d'apprécier l'état d'une marchandise au point de vue de son conditionnement interne, il n'y a pas lieu d'autoriser le capitaine à vendre la marchandise en cours de route à raison de son état d'avarie lorsque celle-ci est due au vice propre.

S'il le faisait quand même, sans une autorisation spéciale du propriétaire de la marchandise, il agirait uniquement comme un *negociorum gestor*, et dans ce cas il y aurait lieu simplement à application des règles du droit commun.

III. — Du fret au cas où le navire est condamné

Le fret est dû quand le navire est condamné au port de détresse et la cargaison réexpédiée par un autre navire.

Si le nouvel affrètement est moins avantageux que le

premier, la différence est à charge du propriétaire de la marchandise, mais autant que possible, le capitaine est tenu de demander au préalable l'autorisation du propriétaire de la marchandise avant de conclure pareil affrètement.

IV. — Question du demi-fret et du fret sur le vide

S'il était jugé opportun de fixer l'indemnité due au capitaine en cas de non-chargement de toute ou partie de la cargaison, nous proposons la règle suivante :

Si avant le terme fixé au contrat pour le chargement, l'affréteur déclare expressément renoncer au voyage, pourvu que le chargement n'ait pas déjà commencé, ou que le navire n'ait pas entrepris le voyage au port de charge — en ce cas il n'est dû que le demi-fret.

2. Si l'affréteur renonce au contrat, mais sans l'avoir expressément déclaré dans le délai fixé aux conventions pour le chargement, non seulement quand le navire a déjà commencé le chargement, mais même quand le navire a déjà commencé le voyage vers le port de charge, le fret entier sera dû.

V. — Retard au chargement et au déchargement

Sauf dans le cas où le contrat d'affrètement est muet sur le délai de starie, la débition des surestaries n'est pas subordonnée à une mise en demeure spéciale, mais le capitaine est en tout cas tenu d'aviser les parties quand commence le chargement ou le déchargement, de façon que les parties peuvent savoir de par le contrat même, quand le délai de starie commence à courir, et éventuellement quand les surestaries prennent cours.

DANEMARK

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

Conflits de lois en matière de Fret

(L'Association danoise a fait parvenir, pour la Conférence de Liverpool, les réponses suivantes au questionnaire) (1).

I.

C'est un principe dans notre loi maritime du 1 avril 1892, qu'aucun fret n'est dû, si la marchandise n'est pas délivrée au port de destination (*Art.* 151).

En conséquence aucun fret n'est dû pour marchandises vendues au port de refuge pour couvrir des dépenses d'avarie grosse.

L'armateur cependant a le droit d'être dédommagé en avarie grosse du fret perdu. Les frais épargnés sont déduits (*Art.* 204).

Si les marchandises sont vendues au port de refuge pour le compte du propriétaire, le fret est dû en entier (*Art.* 131).

Si les marchandises sont vendues au port de refuge dans l'intérêt du navire, le propriétaire a le choix : 1° il peut réclamer la valeur de la marchandise au port de destination sous déduction du fret (*Art.* 200); 2° ou récla-

---

(1) Les questions sont reproduites dans le rapport de l'Association hongroise.

clamer le produit de la vente des marchandises au port de refuge sans déduction du fret (*Art.* 149 *et* 200).

II

Si le navire est perdu ou déclaré irréparable, le fret est dû *pro rata itineris*. L'art. 160 dit cependant, que ce n'est pas seulement la longueur de la distance parcourue qui doit être prise en considération, mais aussi le temps qu'a duré le voyage, les difficultés particulières et les frais. Si les parties ne peuvent s'accorder, le fret de distance sera fixé par experts. Si le navire est perdu ou déclaré irréparable, le chargeur a le droit d'abandonner la marchandise en entier pour se libérer du fret de distance (*Art.* 160).

III

Oui (*Art.* 230).

IV.

Quand au fret de distance voir sub. II.

Si le navire est perdu ou condamné, l'armateur n'a pas le droit de réexpédier la marchandise pour son propre compte pour pouvoir réclamer le fret en entier. Mais il a le devoir de soigner les intérêts du chargeur et d'agir comme *negotiarum gestor* pour celui-ci. Il peut suivant les circonstances avoir le devoir de réexpédier la marchandise pour le compte du chargeur.

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

La Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

---

RAPPORT

sur l'avant-projet présenté au Comité Maritime International par la Commission spéciale de Paris (4-5 Juin 1906) et soumis à la Conférence de Venise

Par René Verneaux

Docteur en droit,

Secrétaire général de l'Association française du Droit Maritime

---

Après avoir depuis sa fondation, c'est-à-dire depuis dix ans, étudié la matière de la responsabilité des propriétaires de navires, le Comité maritime international doit l'examiner une fois de plus dans sa conférence de Venise, en prenant pour base de ses délibérations l'avant-projet qui lui a été présenté par la Commission de Paris (juin 1906). Nous considérerons cet avant-projet : 1° dans son économie générale ; 2° dans ses principaux points.

I

Economie générale de l'avant-projet

Il convient de rappeler tout d'abord les traits essentiels et, à notre avis, intangibles de l'œuvre d'unification qu'on a essayé de réaliser et qui trouve sa dernière formule dans l'avant-projet de la Commission de Paris. En substance et d'une manière principale, elle peut se résumer ainsi : 1° détermination d'un patrimoine d'exécution formant, pour chaque voyage, le seul gage sur lequel le propriétaire de navire soit tenu à l'égard des créanciers pour dommages matériels occasionnés par des fautes du personnel naviguant ; 2° faculté pour le propriétaire de navire de libérer ce patrimoine moyennant le paiement d'une somme dont la base est fixée à l'avance par la loi.

Ceux qui ont suivi les travaux du Comité maritime international savent pourquoi le domaine d'application de l'avant-projet est restreint aux dommages causés aux biens. Il a fallu, pour obtenir l'adhésion des membres anglais, s'abstenir de l'étendre aux dommages causés aux personnes. Il est inutile d'insister à cet égard. Ce qui importe, c'est d'apprécier le système pris en soi.

Dans sa dernière formule, ce système nous apparaît comme une organisation satisfaisante de la responsabilité, comme la solution la plus simple et la plus logique du difficile problème que posait devant le Comité maritime international la diversité des législations.

On se trouvait en présence du système continental de la responsabilité cantonnée dans la fortune de mer et au système britannique de la responsabilité personnelle limitée par chaque accident à 8 livres par tonne La réforme proposée consiste essentiellement à retenir le système conti-

nental dans son principe et à la corriger par l'adjonction de la limite britannique.

Le premier mérite du système proposé dans l'avant-projet est d'avoir adopté le système continental dans sa meilleure formule, c'est-à-dire d'avoir admis que, pour les dettes visées, le propriétaire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire et ses accessoires, constitués en patrimoine d'exécution. La Commission a proscrit avec raison la formule défectueuse de l'abandon qui se trouve notamment dans la loi française. Sans doute nous avons essayé de le montrer, cette loi aboutit au fond, malgré ses termes, à la responsabilité réelle, mais, elle n'en laisse pas moins place à cette interprétation d'après laquelle il y a pour le propriétaire de navire une responsabilité personnelle indéfinie, s'il compromet ce qu'on appelle « la faculté d'abandon » et cette situation crée des craintes qui, très souvent, en fait, paralysent ses initiatives et l'empêchent d'accomplir, après un sinistre, les actes de gestion les plus utiles à l'intérêt général. Les décisions de jurisprudence ne révèlent qu'incomplètement les inconvénients de cette situation. En réalité, le mal est grand et il importe d'y apporter un remède en isolant *de plano* le patrimoine de mer et en déclarant qu'il constitue le seul gage des créanciers, sans qu'en aucun cas ceux-ci puissent prétendre faire peser sur le propriétaire, à raison des faits envisagés, une responsabilité personnelle indéfinie.

Mais ce n'était pas assez de donner au système continental la meilleure formule qu'il comporte. Il fallait y apporter un correctif.

En effet ce système a des inconvénients qu'il n'y a pas à dissimuler. Il fait correspondre la responsabilité à la valeur du navire. Par suite, tandis que la responsabilité s'atténue et devient presque nulle pour le propriétaire du navire qui vieillit et se démode, elle croît et devient consi-

dérable pour le propriétaire des paquebots neufs qui résument en eux les derniers progrès de l'art des contructions navales. Un tel système tend à décourager les armateurs de l'exploitation la plus dispendieuse, de celle pourtant qui est la plus intéressante. Sans doute, les nécessités de la vie sont là pour provoquer les perfectionnements coûteux. Malgré tout, il est permis de constater qu'au point de vue économique le système de la fortune de mer est critiquable.

Ses défauts, d'ailleurs, se sont accusés au cours du dix-neuvième siècle. Autrefois, il n'avait pas des conséquences aussi fâcheuses que celles qu'il présente aujourd'hui. Il y avait peu de différence entre les divers navires du commerce au point de vue du coût initial des constructions. De nos jours, au contraire, il y a des écarts considérables entre le coût d'un voilier ou d'un vapeur de charge de la dernière catégorie et celui du paquebot du meilleur type. Si l'on ajoute la différence d'âge à celle de la construction, on constate que le système continental de la fortune de mer aboutit à des disproportions de responsabilités non prévues par les législateurs du commencement du dix-neuvième siècle et qui apparaissent comme énormes, si l'on essaie de les traduire par des chiffres, puisqu'un paquebot neuf peut valoir 800 francs, 1,000 francs, ou même davantage, par tonne, et un vieux cargo-boat ne valoir que le prix de ses matériaux à l'état de démolition.

Mais ces considérations ne suffisent pas pour apprécier ce système dans l'ordre d'idées qui nous occupe. Il faut encore tenir compte des considérations spéciales aux pays qui ont, comme la France, des régimes particuliers d'encouragement à la marine marchande. Les navires acquéreurs de primes à la navigation ou de subventions postales pensent avoir une valeur supplémentaire qui tient à cette qualité et qui provient du jeu de règles purement nationales.

Si les contrats postaux subordonnent l'octroi de la subvention à la condition que le navire subventionné soit de construction nationale, si les primes à la navigation sont réservées, soit en totalité, soit en partie, aux navires contruits sur les chantiers du pays, la construction nationale se trouve encouragée. Mais, par suite de cette combinaison, le propriétaire d'un navire naviguant sous un régime de ce genre se trouve en général exposé à une responsabilité plus considérable que celle du propriétaire d'un navire étranger similaire.

Sans doute, ni la prime, ni la subvention, ne doivent être compris dans la fortune de mer. Cette solution n'empêche pas que le capital exposé par l'armateur d'un navire subventionné ou primé n'expose en général un capital artificiellement majoré par rapport aux prix des navires sur le marché mondial.

Le système continental a donc besoin d'être corrigé. Précisément, la limite anglaise s'offre à nous pour opérer une correction facile. Qu'on la superpose au système continental et l'on a un régime.

Par ailleurs, les Continentaux ne pouvaient se prêter à une substitution pure et simple du système britannique au leur. Ici, nous avons à apprécier à son tour le système britannique. Il a cette conséquence que la responsabilité est la même pour le navire qui vaut huit cents francs ou mille francs la tonne et pour celui du navire qui ne vaut que le prix de ses matériaux démolis. Au premier abord, il semble que cette conséquence soit une incitation à éliminer les vieux outils (1). Il en serait ainsi peut-être, si la règle anglaise pouvait toujours produire ses effets normaux.

(1 Comp. rapport de la commission de 1860 et appréciation de M. Milner Gibson en 1862, cités dans le discours de Sir Richard Webster, à la Chambre des Communes, du 21 mars 1900.

Or, il s'en faut qu'elle les produise toujours. Les créanciers peuvent se trouver en présence d'un propriétaire qui est une société à responsabilité limitée, dont tout l'actif consiste précisément dans le navire qu'elle exploite : le bâtiment disparu, les créanciers jusqu'à concurrence de 8 livres n'ont en réalité qu'une créance irrécouvrable, tout l'actif appréciable du débiteur étant au fond de l'eau. Ils se trouvent justement dans la situation des créanciers régis par le système continental. En définitive, le propriétaire jouit alors du bénéfice de deux limites et il a l'option entre elles, puisqu'il peut se dire libéré, si le navire a péri, et qu'il peut, dans le cas contraire, conserver son navire en payant 8 livres par tonne.

On ne peut donc, quoi qu'on fasse, empêcher le droit commun commercial de faire échec à la règle d'une responsabilité égale à 8 livres par tonne. Ne convient-il pas dès lors de laisser de côté ce que la règle anglaise a d'illusoire et de la retenir seulement comme fournissant un chiffre maximum ?

Il est vraiment logique de cumuler deux règles qui se corrigent l'une par l'autre. Isolées, elle prêtent à de justes critiques et leur coexistence dans le monde du commerce maritime crée des incertitudes et des inégalités fâcheuses. Au contraire, en améliorant le système continental par l'adjonction de la limite britannique, on réalise l'unification par une combinaison qui découle naturellement de la situation.

Pour résumer les principaux avantages ou la solution de l'avant-projet, nous présenterons donc encore une fois les considérations suivantes :

1° Par suite de ce qui vient d'être expliqué, il est le seul moyen d'assurer aux armateurs continentaux la parité de situation avec les armateurs britanniques au point de vue des risques, si l'on suppose le maintien en Angleterre de la

limite actuelle s'ajoutant à la possibilité de constituer une société distincte par navire exploité.

2° Au point de vue économique, c'est une solution de progrès. Elle crée pour les propriétaires de navires de grande valeur un avantage qui se justifie pleinement : les navires dont la navigation mérite le plus d'être encouragée sont les mieux construits, les plus solides, les plus neufs, partant ceux dont le prix est le plus élevé. Il est bon que la responsabilité ne croisse pas avec la valeur, mais qu'au contraire, elle ne puisse dépasser le montant de la valeur moyenne des navires, afin qu'elle ne soit pas un obstacle aux améliorations dispendieuses sous le double rapport du bien-être des personnes transportées et de leur sécurité. La solution proposée est de nature à encourager les plus utiles transformations ;

3° Au point de vue des nécessités de la pratique, elle est également satisfaisante. Aujourd'hui, lorsqu'un navire abordeur est saisi, il faut, pour le libérer, fournir une caution jusqu'à concurrence au moins de sa valeur et de celle du fret. Pour déterminer ces valeurs, il faut, à moins d'accord, une expertise qui, même si on la suppose rapide, est toujours trop longue eu égard aux exigences de la navigation moderne. Il est évidemment désirable qu'on puisse libérer le navire sur-le-champ, sans expertise ni discussion, en offrant une caution pour une valeur égale à la limite fixée à l'avance par la loi.

II

Examen des principaux points

1. *Détermination des créances qui ont pour seul gage le patrimoine de mer.* — Ainsi que l'indique le rapport présenté au nom de la Commission de Paris, le texte adopté com-

prend les créances nées des fautes contractuelles ou aquiliennes ayant causé des dommages aux biens, quels que soient les liens qui unissent les parties. Il est le résultat de longues discussions, qui, commencées à Londres, se sont prolongées à Hambourg, Amsterdam et Liverpool, et il n'y a pas à revenir sur celles-ci. Nous proposerons seulement une légère addition relative aux dommages à envisager. Le dernier paragraphe de l'article 2 vise les dommages causés aux digues, quais et autres objets fixes. Il n'y a pas de raison pour ne pas viser du même coup les dommages causés à des ouvrages ou objets mobiles tels que dragues, bouées, feux flottants, docks flottants. On pourrait donc dire : « dommages causés aux digues, quais et ouvrages ou objets fixes ou mobiles des côtes ». Il ne semble pas que cette rédaction puisse soulever de difficultés (1),

2. *Détermination du patrimoine de mer considéré quant à ses éléments.* — La Commission de Paris s'est efforcée de déterminer exactement les éléments du patrimoine de mer. Cette détermination a d'autant plus d'importance que le patrimoine, dans le système de la Commission, doit servir d'assiette aux privilèges maritimes, en même temps qu'il constitue la base et la limite de la responsabilité du propriétaire. La Commission a compris tout d'abord dans le patrimoine de mer, avec le navire, le fret du voyage. Il s'agissait alors pour elle de spécifier si ce fret était le fret brut ou le fret net. A cet égard, elle est revenu sur la solution adoptée à Amsterdam et à Liverpool et d'après laquelle le fret à considérer comme accessoire du navire est le fret net. « Le fret, disait le texte de Liverpool, s'entend du fret brut et du prix de passage, même payés d'avance, déduction faite des charges qui leur sont propres ». La Com-

(1) Dans sa séance du 1er juin 1907, l'Association française a adopté cette proposition, qui est présentée en son nom.

mission a cru devoir s'écarter complètement de cette solution et substituer à la notion du fret ainsi défini celle du fret « revenant au propriétaire de navire sans déduction ».

Il y a là une déviation assez grave. Pour s'écarter, comme elle l'a fait, de la solution précédemment adoptée, la Commission, a-t-elle présenté des raisons d'un poids suffisant ? Il ne semble pas. Le principal argument présenté par le rapport (p. 19) est que le décompte des charges propres au fret et à déduire de son montant brut ne saurait se faire pratiquement sans des calculs complexes. Sans doute, il est désirable de n'avoir pas à recourir à de tels calculs. Mais on peut répondre aux rapporteurs : 1° que ces calculs ne sont pas évités par le système indiqué au rapport ; 2° qu'il est toujours possible, par contre, de les éviter, dans le système du fret net, en admettant une déduction forfaitaire comme représentation des charges moyennes.

En premier lieu, disons-nous, le système indiqué au rapport ne nous affranchirait pas des calculs complexes : « Il est bien vrai, reconnaissent les auteurs de ce travail, que, dans certains cas, le montant du fret brut devrait faire l'objet d'un calcul, par exemple, lorsque, comme c'est l'usage pour les expéditions importantes, une partie du fret est ristournée ». En effet, l'objection tirée de la pratique des ristournes a été formulée au sein de la commission et il faut bien qu'on s'y arrête. Retenons donc que, même en considérant que le fret à comprendre dans le patrimoine de mer est le fret brut, le rapport admet qu'il faut déduire du montant du fret inscrit au connaissement celui de la ristourne. Mais la déduction de la ristourne est loin d'être aussi simple que le rapport le suppose. Son importance est calculée souvent, non sur une expédition isolée, mais sur l'ensemble des expéditions confiées à la compagnie de transport par un client dans le courant d'une année. Par-

fois même, la ristourne est calculée sur l'ensemble des expéditions confiées à deux entreprises différentes dont les services se combinent. Comment faire un calcul exact de la part afférente au voyage considéré ? Ainsi, même dans le système du rapport, on n'est pas affranchi de la complication des calculs. Que sera ce si, à côté des ristournes, on tient compte d'éléments connexes, à savoir les commissions qui peuvent être allouées à des intermédiaires et dont les auteurs du rapport admettraient sans doute aussi la déduction pour le calcul du fret brut ?

En second lieu, avons-nous dit, les calculs que l'on redoute peuvent être évités par une évaluation forfaitaire des charges à déduire. On peut ajouter, après ce qui vient d'être expliqué, que c'est même le seul moyen de les éviter. Il s'agit seulement de déterminer la quotité qu'il serait juste de déduire à forfait.

Si l'on entend ne déduire que certains éléments, tels que les ristournes et commissions, on aurait à déduire seulement une quotité d'un cinquième, par exemple. Si l'on entend, faire une déduction comprenant les charges de navigation, conformément à la solution adoptée à Amsterdam et à Liverpool, il faudrait évidemment faire une déduction considérable (1).

Sur la question de savoir s'il faut tenir compte des dépenses de navigation, on doit rappeler que le Tribunal de commerce de Marseille (22 janvier 1901), et Cour d'Aix (20 juin 1901, *Rev. Intern. du Dr. marit.*, XVII, p. 36) ont décidé que le fret visé par l'article 216 du code de commerce était le fret net, c'est-à-dire déduction faite des charges de navigation. La décision de la Cour d'Aix a été

(1) Comme on pourrait discuter indéfiniment sur les charges dont il convient de tenir compte, on ne saurait résoudre le problème fort difficile qui se pose que par une transaction.

cassée le 3 juillet 1905, mais l'arrêt de la Cour de cassation a été vivement critiqué par M. Lyon-Caen, qui a démontré, avec beaucoup de force (V. la note sous cet arrêt, P. et S. 1905, 1, 385), que, dans l'article 216 de notre code de commerce, le mot « fret » doit s'entendre du fret net, à savoir dépenses de navigation déduites.

A ces remarques on peut en ajouter une spéciale au prix de passage. Ce prix, dans l'avant-projet de la commission de Paris, est assimilé purement et simplement au fret. Entend-on qu'il n'y a pas lieu de déduire le prix de la nourriture du passager, quand ce prix est confondu avec celui du passage ? Cela n'est pas dit, mais cette déduction s'impose, puisque l'on pourrait adopter partout le système, employé parfois, d'un restaurateur fournissant la nourriture aux passagers qui la paient directement à celui-ci. Ce qui est assimilable au fret, c'est donc seulement le prix de passage proprement dit.

Enfin, au point de vue de la rédaction, on peut penser qu'il y aurait avantage à abréger le premier paragraphe de l'article 3 et à y fondre le deuxième paragraphe. En définitive, revenant à la rédaction adoptée à Liverpool, on pourrait formuler le texte en ces termes :

« Le fret visé à l'article 2 s'entend du fret ou loyer brut
» ou du prix de passage proprement dit, même payés
» d'avance, sous déduction de.... (indication d'une quotité)
» comme représentation à forfait des charges qui leur sont
» propres » (1).

Les autres éléments que l'avant-projet propose de comprendre dans le patrimoine de mer ne nous paraissent pas comporter de nouvelles observations.

(1) Dans sa séance du 1er juin 1907, l'Association française s'est ralliée aux propositions de la Commission de Paris et n'a pas admis celles du présent rapport sur ce point.

C'est avec raison que la Commission de Paris exclut formellement de ce patrimoine les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurances, ainsi que les primes, subventions on autres subsides nationaux.

En ce qui touche les indemnités dues en vertu des contrats d'assurance, l'opinion du Comité maritime international n'a jamais varié. Il s'est toujours prononcé pour l'exclusion de ces indemnités du patrimoine de mer. Il n'est pas nécessaire d'insister sur cette solution, à laquelle l'Association française a renouvelé à plusieurs reprises son adhésion (1).

Nous ne croyons pas avoir besoin non plus d'insister sur la solution donnée quant aux primes, subventions et autres subsides nationaux. Pour démontrer complètement qu'il est impossible de les comprendre dans la fortune, il faudrait analyser chaque subside et le considérer tant dans ses éléments que dans son ensemble (2). Ici, il suffira de dire qu'il est inadmissible que les sacrifices tout spéciaux faits par une nation pour ses industries maritimes profitent d'une manière quelconque aux créances cosmopolites nées des hasards de la lutte commerciale. Un traité international ne saurait retenir ces subsides comme accessoires normaux des navires.

3. *Du patrimoine de mer considéré comme constituant un gage par voyage et aussi, en raison de la possibilité de la*

---

(1) L'Association française s'est encore prononcée en ce sens dans sa séance du 1er juin 1907, en rejetant l'opinion contraire émise par M. Lefebvre dans son rapport sur les hypothèques et les privilèges. Il a été indiqué notamment que l'indemnité d'assurance correspond à des primes payées par suite d'un contrat que ne font pas tous les armateurs. Il serait peu logique de traiter différemment l'armateur qui s'assure à des tiers et celui qui se constitue simplement une réserve.

(2) V. à ce sujet notre étude sur la fortune de mer, *Recueil de Législation*, 2e série, T. II, 1906.

saisie, par accident. — En principe, dans le système du Comité maritime international, le navire et ses accessoires forment un patrimoine d'exécution *par voyage.* Cette notion, prise en soi, semblait en contradiction avec l'idée britannique consistant à admettre que le gage doit exister *par chaque accident.* A Liverpool, M. Acland a déposé un amendement tendant à ce qu'il fût tenu compte de cette idée et cet amendement a été précisément l'un des principaux points renvoyés à l'examen de la Commission.

M. Autran a signalé très clairement à celle-ci que, grâce aux procédés de la pratique, le conflit entre les deux notions se trouvait par avance résolu. A la suite d'un accident, a-t-il fait remarquer, les créanciers peuvent toujours, en pratique, si le navire est en état de continuer son voyage, le saisir et ne donner mainlevée de la saisie que moyennant une caution qui, substituée au navire, représente pour les saisissants leur gage de mer, si bien que navire libéré et poursuivant son voyage constitue un gage intact en cas de nouvel accident causé par sa faute.

L'avant-projet de Paris (art. 8) ne fait que consacrer la solution que fournissait la pratique. Le patrimoine de mer forme donc un gage par voyage, conformément au principe du Comité maritime international. Mais, grâce à la saisie et à la dation de caution, les créanciers ont un gage par accident : les Anglais ont ainsi satisfaction. Il n'y a qu'à enregistrer cette solution.

4. *Obligation pour le propriétaire du navire de tenir compte aux créanciers de la diminution de gage provenant de son fait.* — A cette idée se rattachent deux dispositions de l'avant-projet qu'il y aurait avantage à rapprocher l'une de l'autre.

L'une est l'article 4, qui oblige le propriétaire à compléter en espèces le gage diminué par les prélèvements de ses créanciers personnels privilégiés ou hypothécaires.

L'autre est le second paragraphe de l'article 7, aux termes duquel « les risques de tout nouveau voyage sont pour compte du propriétaire, sans qu'ils puissent diminuer le gage déterminé par les articles précédents ».

Il ne semble pas qu'il y ait à revenir sur la première des dispositions. dont l'idée a été consacrée à plusieurs reprises par le Comité maritime international.

Quand à la seconde, on peut aussi en conserver la substance, mais on pourrait prendre une formule à la fois plus large et plus précise et nous proposerions la suivante :

« Si la valeur du gage déterminé par les articles précé-
» dents est diminuée par un nouveau voyage ou par un fait
» du propriétaire accompli dans son intérêt, il est tenu
» personnellement pour le montant de cette diminution et,
» dans aucun cas, il n'est tenu au delà ».

Cette disposition serait en harmonie avec l'article 5, qui permet au propriétaire de substituer au navire sa valeur à la fin du voyage, et préciserait la portée de cette disposition à un point de vue intéressant. De même qu'il peut substituer au navire entier sa valeur à la fin du voyage, le propriétaire doit pouvoir, s'il a diminué ce gage, se borner à le reconstituer. Il doit bien tenir compte aux créanciers des diminutions de valeur qu'il a fait subir à leur gage par les actes qu'il a accomplis pour son propre compte ; mais, cela étant admis, il importe à l'intérêt général qu'aucune initiative de sa part ne soit paralysée par la crainte d'être tenu au délà. La continuation de l'exploitation et les actes quelconques de disposition doivent être possibles, sans qu'il y ait risque de voir un créancier soutenir que, faute de pouvoir représenter le gage de mer intact, le propriétaire est tenu d'une responsabilité indéfinie ou du moins égale à 8 livres par tonne (1).

(1) Dans cet ordre d'idées, on peut rappeler que M. Autran avait

5. *Cas non prévu par l'avant-projet.* — Il est toujours supposé, dans l'avant-projet, que le propriétaire de navire et l'armateur sont une même personne et, bien entendu, tout le monde admet que, dans cette hypothèse, la responsabilité du propriétaire ne saurait se doubler d'une responsabilité d'armateur de nature et d'étendue différentes. S'il n'y a pas de responsabilité illimitée dans ce cas, il ne doit pas logiquement en exister une dans celui où les qualités d'armateur et de propriétaire appartiennent à des personnes distinctes (1).

Quelles que soient les combinaisons intervenues pour l'exploitation du navire, les créanciers ne doivent avoir d'action que sur le patrimoine de mer. La question ne devrait pas faire l'objet de discussions. Cependant, comme des doutes ont été émis en France à ce sujet, il nous semble que le Comité maritime international complèterait uitilement son avant-projet en y apportant l'addition suivante :

« Les créanciers pour dommages visés dans les dispo-
» sitions précédentes n'ont pas d'actoin contre l'armateur
» en tant que personne distincte du propriétaire de
» navire » (2).

---

très justement proposé une procédure permettant, après un sinistre, de déterminer la valeur du navire d'une manière opposable à tous les intéressés. Nous ne reprenons pas ici cette proposition, pour ne pas trop ajouter à l'avant-projet actuel. Du moins la rédaction très brève que nous proposons affirme-t-elle, sauf difficulté de preuve, un principe sur lequel il semble que tout le monde doive être d'accord et qui tend simplement à confirmer ce qui est déjà contenu dans la formule initiale de l'avant-projet (quant à la responsabilité (art. 2).

(1) C'est ce qui a été très bien démontré par M. Abram (*Rev. Intern. du Dr. mart.* XXII, p. 559, et *Bulletin* n° 29 de l'Association française du Droit maritime).

(2) L'Association française s'est ralliée à cette proposition dans sa séance du 1er juin 1907 et la présente au Comité maritime international.

Nous ajoutons que la disposition proposée nous paraît devoir pren-

III

Conclusion

On pourra discuter encore certains détails et prolonger certaines controverses. Mais, en terminant, nous exprimons l'espoir qu'il ne sera pas touché aux principes de l'avant-projet de Paris. Organisation du patrimoine responsable et organisation de rançons raisonnables en vue de son immédiate libération et de la facile solution des conflits, voilà l'œuvre juridique et pratique qui résulte des efforts suscités par le Comité maritime international et qui s'est précisée peu à peu dans les avant-projets successifs élaborés pendant une période de dix ans. Par là on conserve l'idée traditionnelle du droit continental, mais on la rajeunit en lui donnant une formule plus scientifique, qui met l'unité dans ce droit et éteint des difficultés surannées ; en même temps, on la corrige d'une manière appropriée aux nécessités actuelles, de manière à restreindre les entraves que peuvent apporter à l'exploitation de navires les litiges nés des accidents de la navigation. Ces traits essentiels de l'œuvre entreprise nous paraissent devoir demeurer et nous avons confiance que l'unification se réalisera sur les bases ainsi posées, pour le profit des industries de la mer et pour l'honneur du Comité maritime international.

---

dre la place du dernier alinéa de l'article 9 qui pourrait sans inconvénient être supprimé. Il va de soi que les fautes personnelles du propriétaire sont en dehors du domaine d'application de l'avant-projet. Il est inutile de les viser pour dire que les dispositions précédentes ne s'y appliquent pas.

ANNEXE

Texte proposé par l'auteur du rapport

ARTICLE 1. — Les droits et responsabilités des parties intéressées seront réglés suivant les dispositions de la présente convention :

a) lorsque les navires en litige seront ressortissants aux Etats contractants ;

b) dans tous les cas où la loi nationale aura rendu applicables les dispositions de la présente convention.

ART. 2. — Le propriétaire du navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire, le fret et les autres accessoires du navire afférents au voyage, des dommages ou pertes occasionnés par les faits du capitaine, de l'équipage, ou de toute autre personne assistant le capitaine dans le service du navire :

1° aux biens, marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord du navire ;

2° à un autre navire, aux biens, marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord d'un autre navire ;

3° aux digues, quais ou autres objets fixes ou mobiles des côtes.

ART. 3. — Le fret visé à l'article 2 s'entend du fret ou loyer brut ou du prix de passage proprement dit, même payés d'avance, sous déduction de.... (indication d'une quotité) comme représentation à forfait des charges qui leur sont propres.

Les accessoires visés à l'art. 2 sont :

1° les indemnités dues au propriétaire de navire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent

des dommages matériels subis par le navire et non réparés ;

2° les indemnités dues pour réparation de dommages quelconques subis par le navire ;

3° les sommes revenant au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage.

Ne sont pas considérés comme des accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

ART. 4. — S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

ART. 5. — Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage, ou le montant de son prix en cas de vente par autorité de justice.

ART. 6. — Dans tous les cas, le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires visés à l'art. 2 par le montant d'une indemnité limitée, pour chaque voyage, à 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire ou à une somme équivalente.

ART. 7. — Le voyage sera réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née.

Si la valeur du gage déterminé par les articles précédents est diminuée par un nouveau voyage ou par un fait du propriétaire accompli dans son intérêt, il est tenu personnellement pour le montant de cette diminution et, dans aucun cas, il n'est tenu au delà.

ART. 8. — Les dispositions précédentes ne portent pas

atteinte au droit des créanciers de saisir le navire dans un port d'escale, même avant la fin du voyage. La caution donnée pour obtenir mainlevée ne sera pas affectée par les événements ultérieurs.

ART. 9. — Les dispositions précédentes s'appliquent aux responsabilités relatives à l'obligation d'enlever l'épave du navire, qu'il y ait ou non faute du capitaine.

Les créanciers pour dommages visés dans les dispositions précédentes n'ont pas d'action contre l'armateur en tant que personne distincte du propriétaire du navire.

ITALIE

ASSOCIATION ITALIENNE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME

RAPPORT

sur l'avant projet de traité sur la

Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

par la commission spéciale composée de : MM. R. Zingarelli, Avocat; C. Betocchi, Avocat, Prof. de Droit Comm. à Naples et F. Mirelli, Conseiller à la Cour d'Appel de Naples (*rapporteur*)

Une question capitale qui se débat dans la doctrine et tient agité le monde maritime est celle de la mesure de la responsabilité du propriétaire de navire envers les tiers.

Depuis longtemps on a reconnu la nécessité de limiter cette responsabilité et les obligations du propriétaire de navire, résultant des faits du capitaine; surtout dans les cas d'abordage.

Le *Comité Maritime International*, qui a pour but l'unification du droit maritime, a signalé la nécessité d'étudier cette question importante, afin de trancher les conflits qui sont encore inévitables entre les systèmes réglant la matière de la responsabilité du propriétaire de navire dans les différentes législations.

Les études présentées par les différentes Associations nationales, et les discussions faites à l'occasion des Confé-

rences internationales qui se sont suivies, depuis celle de Bruxelles en 1897 jusqu'à celle de Liverpool en Juin 1905, ont démontré que si d'une part les juristes sont en désaccord sur les principes qu'il convient d'appliquer, ils sont, d'autre part, tous convaincus de la nécessité de trouver un terrain d'entente imposé par les nécessités de la vie maritime.

Le développement toujours croissant des transports maritimes ne permet pas qu'on impose à l'armateur des responsabilités pour les faits et actes de personnes que, dans la plupart des cas, il ne connaît guère, et dont le choix est très restreint. Souvent le capitaine est remplacé en cours de voyage par un autre, que le propriétaire ne connaît pas ; il n'en a qu'un simple avis et se trouve devant le fait accompli. Ordinairement le propriétaire ne peut pas désigner qui lui plaît pour commander son navire, mais il doit le trouver seulement parmi ceux qui sont munis du diplôme requis.

Quand les efforts de la doctrine ont abouti à faire affirmer législativement par un des États les plus importants de l'Europe le principe : qu'il n'y a pas de responsabilité s'il n'y a pas eu de négligence dans le choix du préposé, tandis que dans d'autres Pays la responsabilité du mandant pour les faits de son mandataire reste illimitée ; quand la doctrine et la jurisprudence dans plusieurs États ont affirmé qu'en matière de responsabilité civile du propriétaire de navire, seule sa loi nationale doit trouver application ; que par contre dans d'autres États on est arrivé à renoncer à l'application de la *lex fori*, c'est alors que surgit pour les propriétaires de navires le besoin de savoir de quelle manière seront réglés les rapports juridiques qui peuvent naitre par le fait de celui auquel, par nécessité, ils ont dû confier la conduite de leur navire, qui représente souvent un capital important et la fortune de plusieurs

personnes; de là la nécessité évidente pour tous ceux qui peuvent se trouver en conflit d'intérêts avec le propriétaire de navire de savoir de quelle manière seront réglés les rapports juridiques dépendant des faits ou des engagements du capitaine et des autres personnes employées au service du navire.

Dans la doctrine et dans la pratique on a remarqué la différence énorme qui existe, dans la manière de considérer la responsabilité du propriétaire de navire, entre le système britannique et le système continental; et, puisqu'il ne faut pas se faire d'illusions, la manière de régler les rapports juridiques doit répondre aux nécessités pratiques du commerce maritime, et à présent que la marine marchande anglaise représente presque la moitié de la marine du monde entier, il est bien évident que sans le concours de l'Angleterre on ne pourra pas unifier le droit maritime.

D'autre part on ne peut pas en vouloir aux armateurs anglais, s'ils s'obstinent à ne pas accepter le système continental, s'ils ne veulent pas abandonner les principes consacrés par leurs lois et s'ils demandent qu'on tienne compte sérieux de ces principes dans une entente internationale pour ne pas se trouver dans une condition d'infériorité envers les armateurs étrangers.

Il est impossible de prétendre que les lois d'un pays se modèlent sur les lois d'un autre pays, ou qu'un État se décide à accepter les lois d'un autre, même les plus parfaites. Pour éliminer les conflits entre les différentes législations il est nécessaire de procéder avec patience et de préparer le terrain à petits pas, selon l'expression de M. Hindenburg dans son étude pour la Conférence d'Amsterdam.

Le Comité Maritime International a bien entrepris cette tâche en préparant des projets de traités, qui par le

moyen de la réciprocité permettent l'application de règles uniformes sur le même objet ; ce qui persuadera, avec le temps, à faire introduire ou à modifier les dispositions législatives dans les États qui n'ont pas de dispositions analogues à celles du traité qu'ils acceptent pour se mettre ainsi au même niveau des autres pays.

De là la nécessité d'obtenir l'application de dispositions uniformes même concernant la responsabilité du propriétaire de navire, et de trouver un point de rencontre entre les différents *criteriums* ou systèmes législatifs, conformément au progrès de la théorie sur la responsabilité et de la nécessité, reconnue par la doctrine dans les différents pays, de la limiter surtout au point de vue de l'armateur, et de l'affirmer et de la reconnaître dans la séparation entre la fortune de terre et la fortune de mer.

Il est unitile d'espérer d'éliminer les conflits sans cette conciliation.

Un coup d'œil aux compte-rendus des Conférences réunies par le Comité Maritime International suffira pour se convaincre que ce problème difficile a été l'objet d'intéressantes études, de vives discussions parmi les juristes et les hommes de la pratique sans qu'on ait obtenu une solution qui donne satisfaction à tout le monde.

Cependant la nécessité d'une entente sur ce problème compliqué est admise partout, même par les Anglais, et comme l'a fait remarquer M. Franck dans sa préface au bulletin n° 12, les déclarations faites à la Conférence de Liverpool au nom de la *Liverpool Steamshipowners' Association* sont particulièrement symptômatiques de la marche des idées chez ceux-là même qui ne voulaient pas renoncer à leur propre système.

L'état actuel de la législation en matière de responsabilité du propriétaire de navire, et sur la manière de la régler et de la limiter, se réduit à trois systèmes.

1er Système. — *Système de l'abandon libératoire.* — Le propriétaire est responsable personnellement des actes du capitaine et de l'équipage en tout ce qui se rapporte au navire et à l'expédition; mais il a le droit de se libérer de toute responsabilité par l'abandon du navire et du fret. Ce système est accepté par plusieurs États de l'Europe, excepté l'Allemagne et les pays Scandinaves, et par presque tous les pays de l'Amérique du Sud.

2me Système. — *Limitation absolue à la fortune de mer.* — L'armateur ne répond que sur le navire et le fret; la responsabilité du propriétaire de navire est cantonnée exclusivement sur le patrimoine risqué sur la mer; toute responsabilité est restreinte dans ces limites; elle disparaît par la perte de ce patrimoine; les créanciers du navire n'ont d'autre action que sur le navire et sur le fret, qui représentent l'unique garantie pour eux. Ce système, qui répond à la doctrine de presque tous les pays, à la tradition du Moyen-Age, qui se trouve aussi dans le *Consulat de la mer* et dans les compilations contemporaines, est consacré par le Code Allemand et par les Codes des pays scandinaves, et accepté en général en grande partie par les États-Unis de l'Amérique du Nord, où le propriétaire de navire peut se faire mettre hors de cause en faisant nommer un représentant du navire.

3me Système. — *Le système Anglais.* — Le propriétaire de navire est personnellement responsable des faits du capitaine et de l'équipage; mais sa responsabilité n'est pas admise dans certains cas, elle est limitée dans d'autres. Depuis 1734 elle est limitée selon la valeur présumée du navire *avant l'accident* pour les dommages causés soit à bord du même navire, soit à un autre navire, à la cargaison ou aux personnes. Cette valeur présumée est fixée à 8 Lst. par tonne dans le cas de dommage aux choses, et à 15 Lst.

en cas d'accidents de personnes ; et dans ces limites *à forfait* le propriétaire répond, quel que soit l'état du navire.

Mais comme cette valeur peut être réclamée pour chaque accident séparément, si un même navire subit différents accidents dans le même voyage, son propriétaire se trouvera exposé à payer beaucoup plus de ce qui représente la valeur du navire et du fret.

Ce n'est pas le moment d'examiner et de discuter les inconvénients que présente pour les différentes législations l'adoption de ces différents systèmes. Pour arriver au but de limiter la responsabilité du propriétaire de navire, et de simplifier la tâche pour obtenir l'application de dispositions uniformes en matière de responsabilité, il est nécessaire de trouver un terme de transaction entre les deux systèmes, connus sous les noms de *système britannique et système continental;* le premier qui proclame la responsabilté du propriétaire limitée au *maximum légal* pour chaque accident ; le second qui réduit la responsabilité au navire et au fret ; avec la distinction du droit *d'abandon* (Code de Comm. italien, français et analogues) ou bien de l'absolue *limitation in rem* (Code allemand et des pays Scandinaves).

Il faut donc trouver un terme moyen qui puisse concilier ces deux systèmes, qui puisse combiner le système anglais avec le système continental, dans le sens que la responsabilité de l'armateur sur sa fortune de mer, selon le système continental, soit la règle générale, mais que l'armateur jusqu'au moment du payement ait le droit de se libérer de toute responsabilité en payant une somme établie d'après le système anglais.

Depuis les premières Conférences organisées par le Comité Maritime International, l'idée de la superposition du système britannique réunit toujours beaucoup de suffrages et l'Association française a beaucoup contribué à faciliter

la tâche du Comité international, en trouvant ce terme moyen pour éliminer les conflits en matière de responsabilité.

Lors de la Conférence d'Amsterdam on sentit avec plus de force la nécessité d'une transaction entre le système britannique et les règles en usage dans les autres pays, et la Conférence de Liverpool de juin 1905 (comme faisait remarquer Mr. Franck dans sa préface du bulletin n. 12) a fait ressortir que dans les conflits entre la législation britannique et celle des autres Etats, la solution transactionnelle proposée par la Conférence de Londres de 1899 rallie de plus en plus l'opinion du monde des affaires.

Il n'est pas possible d'espérer que sur une pareille question les discussions théoriques se taisent, et, comme le faisait remarquer l'Association italienne dans son rapport envoyé sur cette question lors de la Conférence d'Amsterdam, il n'est pas possible que les principes fondamentaux de la propre loi puissent prévaloir sur les principes des autres lois dans une entente internationale ; et que les unes triomphent sur l'autre.

Par contre il est nécessaire de tenir compte des avantages des différents systèmes actuellement en vigueur, des tendances de la doctrine acceptée par les législations maritimes les plus modernes, qui affirment la responsabilité de l'armateur limitée exclusivement à la fortune de mer ; il est nécessaire de fondre ces avantages, ces tendances et les systèmes qui sont actuellement en vigueur, dans une formule équitable qui donne satisfaction à tous.

Cette tâche a été confiée à la Commission nommée par la Conférence de Liverpool, et elle se trouve résumée dans le projet de traité sur la responsabilité des propriétaires de navire, qu'on va discuter dans la prochaine conférence internationale de Venise, et qu'en général il serait opportun d'accepter, sauf les observations que nous nous permettons

de présenter dès à présent en attendant celles qu'on fera pendant la discussion du projet à Venise.

Ce projet constitue un grand progrès, et il forme un point de rencontre pour harmoniser et amalgamer les tendances opposées. L'idée dominante de ce projet est que la responsabilité du propriétaire de navire est d'un caractère particulier : elle se restreint au fait que le navire est responsable et non pas la personne de son propriétaire.

L'article 2 du projet affirme précisément ce principe, qui est la base du système continental, en excluant la fortune de terre et en limitant la responsabilité du propriétaire du navire seulement à la fortune de mer, savoir sur le navire, le fret et les accessoires du navire afférents au voyage.

Le projet offre à l'armateur le choix entre l'abandon prévu par le Code français et les autres lois analogues et la responsabilité allemande — scandinave, jusqu'à concurrence de la valeur du navire, en lui accordant en même temps la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires par le payement d'une somme déterminée d'après le système anglais.

Mais il faut remarquer que le projet est loin de toucher à toute la matière de la responsabilité, il s'occupe seulement de la responsabilité pour les dommages aux choses et aux biens ; les articles 2 et 6 montrent clairement le contenu du projet ; tout ce qui regarde les dommages aux personnes n'est pas visé par le projet. Il faut donc bien s'entendre sur ce point. Le projet ne vise pas toute la question de la responsabilité, mais seulement une partie. Les dommages personnels, les lésions corporelles formeront naturellement l'objet d'un autre projet de traité.

Cependant sur ce que le projet a visé pour le moment nous ne pouvons pas nous passer des observations suivantes.

L'art. 2 parle des *accessoires du navire* ; il serait nécessaire d'expliquer ce mot *accessoires*.

Il faudrait y comprendre tout ce que le navire contient. Si l'on doit cantonner seulement sur la fortune de mer la responsabilité du propriétaire de navire, il est juste que tout ce qui est accessoire de cette fortune de mer, ou qui s'y trouve destiné même temporairement, rentre dans le patrimoine qui sert à garantir les dommages et les pertes occasionnés par les faits du capitaine et de ses assistants ou des personnes au service du navire. Partant on devrait comprendre dans les *accessoires* les provisions, les ornements, les objets de luxe ou les objets d'arts qui se trouveraient à bord pour orner le navire, et toutes les choses pareilles destinées à garnir le navire, quand même elles ne seraient pas directement nécessaires pour le voyage.

Le même art. 2 vise la responsabilité du propriétaire seulement par les *dommages ou pertes occasionnés par les faits du capitaine, de l'équipage, ou de toute autre personne assistant le capitaine dans le service du navire.*

Ces expressions montrent qu'on a voulu faire allusion à la question des pilotes et la résoudre.

MM. Marghieri et Hindenburg dans les rapports présentés par l'Association italienne et par l'Association danoise à l'occasion de la conférence d'Amsterdam, sur la matière de la responsabilité, rappelèrent la question de la responsabilité du propriétaire pour les faits du pilote, et ils remarquèrent que la formule du projet touchait et décidait la question.

On dirait que la locution de l'art. 2 du projet que nous examinons vise le pilote, les paroles *de toute autre personne assistant le capitaine dans le service du navire* comprenant aussi le pilote. Mais si l'on pouvait en douter, il serait indispensable de l'expliquer.

Car même le pilote obligatoire, est toujours un auxiliaire du capitaine, engagé temporainement au service du navire, pour éviter des dommages à celui-ci et aux autres navires qu'on peut rencontrer dans les parages dangereux, et pour diminuer les causes de responsabilité pour son propriétaire.

En France et en Italie la doctrine et la jurisprudence ont reconnu que la responsabilié absolue du capitaine n'est pas exclue par le fait de la présence à bord du pilote, même si la présence de ce dernier est requise nécessairement et obligatoirement. Le pilote ne fait qu'associer ses connaissances spéciales des parages dangereux à celles du capitaine, mais le commandement du navire reste toujours confié au capitaine, qui doit s'opposer aux manœuvres commandées par le pilote lorsqu'il s'aperçoit de quelque danger qui menace le navire (art. 107 et 202 codes de la Marine Marchande art. 504 code de Comm. italien; art. 227 code de Comm. Français). L'assistance du pilote est une précaution imposée pour la sûreté du navire, des personnes qui y sont embarquées et de la cargaison; ainsi que pour celle des autres navires, qu'on rencontre dans les parages difficiles ou dangereux. Si le capitaine négligeait ou refusait l'assistance du pilote, il serait responsable pénalement des conséquences de cette négligence ou de ce refus pour avoir exposé son navire et les autres à des dangers, mais c'est toujours le capitaine qui reste à bord pour commander le navire, tandis que le pilote n'est qu'un guide qui lui donne des avis au service et à l'avantage du navire.

Son propriétaire doit donc répondre aussi des faits du pilote obligatoire, car sans qu'il appartienne à l'équipage, il exécute un travail dans le service de navire.

Il nous paraît nécessaire de faire une autre remarque sur l'art. 2 du projet actuel.

Dans le projet présenté à la Conférence d'Amsterdam et à celle de Liverpool, on visait non seulement les faits du capitaine, mais aussi les « *engagements contractés en vertu des attributions légales du capitaine* ». Après la Conférence de Liverpool on a supprimé cette locution dans le projet actuel, et on s'est limité aux dommages ou pertes occasionnés par les faits du capitaine, etc.

L'Association Française et l'Association Italienne remarquaient dans leurs rapports respectifs présentés à la Conférence d'Amsterdam le fait, que depuis la Conférence de Londres de 1899, on comprenait dans le projet sur la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire non seulement les *faits* du capitaine et de l'équipage, mais même les *engagements* contractés par le capitaine en vertu de ses attributions légales.

L'art. 491 du Code de Comm. italien et l'art. 216 du Code de Comm. français prévoient et traitent séparément les deux cas de responsabilité, celle qui dépend des faits et celle qui provient des engagements contractés par le capitaine; la responsabilité du propriétaire est reconnue dans les deux cas et il est obligé d'en supporter les conséquences. Le même système est suivi par le Code allemand (art. 486-754) et par d'autres législations européennes.

Le texte du précédent projet, présenté à la Conférence d'Amsterdam et à celle de Liverpool, était radicale sur ce point ; il s'occupait des deux hypothèses de responsabilité, et il tranchait toute discussion ultérieure. Tandis qu'il paraît que le projet actuel doit envisager toute la matière de la responsabilité, comme on l'attendrait de la rédaction de l'art. 1, et comme il se trouve expliqué et motivé dans le Résumé des discussions inclus dans le rapport de MM. Hennebicq et Sieveking contenu dans le bulletin n° 13 du Comité International, l'art. 2 parle seulement des *faits du capitaine et de l'equipage*, et l'on supprime les mots :

« *engagements contractés en vertu des attributions légales du* » *capitaine* » qui se trouvaient dans le projet présenté à Liverpool.

On lit dans le dit Résumé des discussions : « La modifi- » cation apportée à l'article 2 *n'est que de pure forme,* puis- » que le système allemand de la limitation de la responsa- » bilité du propriétaire de navire est adopté comme base » de tout l'avant-projet, et que les articles 5 et 6 accordent » au propriétaire la faculté de se libérer de cette responsa- » bilité par le payement de la contrevaleur en argent.

» Les mots « faits du capitaine et de l'équipage » ne » comprennent pas seulement les fautes nautiques mais » également tous actes quelconques pouvant entraîner une » responsabilité pour le propriétaire. L'article est donc » conforme au projet de Liverpool ».

Si donc l'article 2 comprend de même les engagements du capitaine en vertu de ses fonctions légales, nous croyons qu'on peut accepter l'article du projet; mais si la rédaction peut paraître douteuse, nous croyons indispensable de l'expliquer et d'y comprendre aussi cette question de responsabilité, qui est capitale, qui intéresse vivement le commerce maritime international et à propos de laquelle les Codes maritimes les plus modernes ont cru prudent de protéger les propriétaires de navires.

Il faut encore signaler une observation présentée par l'*Association italienne* dans son rapport pour la Conférence d'Amsterdam.

Le projet actuel, comme le précédent, ne parle que de responsabilité des propriétaires de navires. Or sous cette dénomination il ne faut pas entendre le propriétaire strictement mais l'armateur, qui peut être même celui qui exerce le commerce de navigation avec un navire qui ne lui appartient pas.

Encore une remarque sur l'art. 2. — Au n° 3 du dit

article le projet parle de *dommages aux digues, quais ou autres objets fixes.*

Il serait utile de comprendre dans cette spécification aussi bien les bassins et les docks que ces objets flottants qu'on rencontre souvent à proximité des côtes ou dans les ports. Ce sont là des choses et des objets exposés au risque d'être abordés et endommagés par la faute ou par l'inexpérience du capitaine ou du personnel au service du navire ; et il ne faudrait pas les exclure au point de vue des conséquences de la responsabilité du propriétaire du navire.

Sur l'art. 3. — L'Association italienne remarque qu'on n'a pas considéré comme accessoires du navire les primes, les subventions ou les autres subsides nationaux.

Si la Conférence de Gênes de 1892 établit que même l'indemnité d'assurance fait partie du patrimoine du navire, plusieurs doutent encore de l'exactitude de ce principe ; car les indemnités en vertu du contrat d'assurance dépendent des rapports passés entre assureur et assuré, et concernent le patrimoine terrestre de l'assuré. Si l'on veut limiter la responsabilité seulement à la fortune de mer, il n'est que juste que tout ce qui compose cette fortune serve à garantir les tiers. Les primes accordées à la marine marchande ont un but politique-industriel ; elles assurent un personnel nombreux et capable pour la construction et la réparation des navires en temps de paix et de guerre, ainsi que pour le service des navires.

Mais elles ne cessent point d'être les fruits civils du navire, elles sont les bénéfices que l'armateur tire de la navigation. Si les primes ne peuvent pas se confondre avec le fret et être déclarées comme accessoires du fret, d'autre part le navire voyage avec les primes de construction et de navigation ; elles représentent l'accessoire qui suit toujours et partout son principal.

Et comme le propriétaire n'est pas tenu personnellement mais exclusivement sur son navire, il n'est pas juste qu'il garde à part les primes, les subsides ou les subventions, qu'on lui donne pour le navire, et en dehors de la fortune qu'il emploie dans la spéculation maritime.

L'art. 5 est ainsi conçu : « *Le propriétaire peut substituer* » *au navire sa valeur à la fin du voyage, ou le montant de* » *son prix en cas de vente por autorité de justice* ».

Dans ce dernier cas le rapport de l'expert ou les enchères légalement suivies offrent la preuve évidente de la valeur, et la question n'est plus à débattre. Mais dans les autres cas comment pourra-t-on établir cette valeur ?

Ce doute fut soulevé également par l'Association belge qui, dans son rapport à l'occasion de la Conférence d'Amsterdam proposait, que dans le cas où le propriétaire opterait pour le payement de la valeur du navire, que l'évaluation pourra être « fixée contradictoirement à la » demande de la partie la plus diligente. »

Il est nécessaire qu'une règle soit établie pour fixer cette valeur ; on ne peut pas se soumettre au gré du propriétaire. Pourtant l'on pourrait permettre au propriétaire de se conformer à quelque procédé analogue à celui indiqué par l'art. 106 Code de Comm. français, 71 et 413 Code de Comm. Italien, dans les cas de constatation des objets vendus ou transportés, et de provoquer par autorité judiciaire, et à ses frais dans le lieu dans lequel il veut se prévaloir de la faculté prévue par l'art. 5 du projet, une expertise pour constater, si possible contradictoirement avec l'autre partie, la valeur du navire. Cette expertise devrait avoir effet envers les tiers

L'art. 6 concerne le droit d'option. — Cette règle inflexible, ainsi que le remarquait *M. de Valroger* dans son rapport à la Conférence d'Amsterdam, ne fait pas de dis-

tinction entre les différentes catégories de navires, entre navires à voile et à vapeur, et ne peut certes se soustraire aux critiques. Mais d'autre part des raisons d'opportunité conseillent d'accepter ce terme conciliant, qui permet à l'armateur de se libérer de toute responsabilité en substituant au navire et à ses accessoires une somme fixée d'avance pour chaque voyage.

L'art. 9 fait comprendre que, y ait-il ou non faute du capitaine, l'obligation d'enlever l'épave rentre dans la responsabilité du propriétaire. Et ce n'est que juste. Souvent les nécessitées de la navigation réclament l'enlèvement de l'épave renversée ou coulée et les frais de l'enlèvement doivent être supportés par le propriétaire, qui les joindra aux autres dommages qu'il a subis.

Et comme tous les droits et responsabilités rentrent dans les dispositions du projet, l'enlèvement de l'épave aussi doit rentrer dans ces dispositions.

Toutefois, on devrait limiter cette obligation seulement au cas dans lequel l'épave puisse s'enlever, ou pour mieux dire, quand on a dû enlever l'épave, sur ordre du Gouvernement ; car on ne saurait obliger l'armateur à exposer des frais pour enlever une chose qui lui est devenue inutile, et qui ne cause aucune entrave au libre passage et à la sûreté des navires.

La seconde partie de l'art. 9 dit que les dispositions du projet ne s'appliquent pas aux responsabilités dérivant des fautes personnelles du propriétaire, et c'est juste ; car on rentre dans la règle générale de la responsabilité illimitée pour les obligations contractées directement par le propriétaire et par lui-même remplies.

S'il est juste de procurer des garanties et de considérer avec beaucoup d'indulgence celui qui est obligé de confier à un autre sa chose, dont il ne peut surveiller la gestion,

on ne saurait admettre de limitation ou d'exonération de responsabilité pour les faits personnels du propriétaire, pour lesquels ce dernier doit directement évaluer et mesurer les conséquences des faits commis et des obligations qui en procèdent, soit en agissant, soit par omission.

Par exemple, s'il avait négligé de munir le navire des provisions nécessaires de charbon pour entreprendre un voyage ; s'il avait refusé les moyens de sauvetage, etc.

En pareils cas il est accepté que le propriétaire n'a pas droit de l'abandon là où cette faculté est admise ; il doit supporter les conséquences de son fait et de sa responsabilité personnelle. Dans ces cas de faute personnelle et directe on ne peut admettre aucune limitation de responsabilité.

Par l'article 9, 2me alinéa du projet, on parvient à généraliser ce qui est déjà admis par la doctrine et par la jurisprudence en Italie et dans d'autres pays, et consacré par l'art. 774 du Code allemand.

Mais certaines législations comme la loi italienne (art. 491, Cod. du comm. italien) et la loi française (art. 216, Cod. du comm. français) n'accordent pas la faculté de l'abandon à celui qui est en même temps le capitaine et le propriétaire ou copropriétaire du navire.

Or le premier cas, savoir quand le propriétaire est en même temps le capitaine qui commande le navire, peut être considéré comme étant compris par le 2e alinéa de l'art. 9 ; car il s'agit des conséquences de ses faits et il importe une responsabilité illimitée.

Mais on n'a point prévu le cas dans lequel le capitaine est un des copropriétaires ; et même dans ce cas, le droit d'abandon n'étant pas reconnu, on ne devrait même pas admettre l'application des règles contenues dans le projet, surtout pour les conséquences de la faute du capitaine

copropriétaire. L'Association italienne le fit remarquer, dans son rapport à la Conférence d'Amsterdam, et elle croit nécessaire aujourd'hui de revenir sur ce point.

L'examen des principales résolutions fait par MM. Hennebicq et Sieveking, publié dans le bulletin n. 13 du Comité, nous dispense de plus amples observations sur le projet de traité, qui, comme nous l'avons déjà remarqué, représente un progrès considérable, mais incomplet.

On ne peut se dissimuler que la question reste toujours grave pour les dommages aux personnes, surtout à présent que le transport des émigrants a donné lieu à une série de contestations très importantes.

Ce n'est pas le moment de les examiner ; il est seulement nécessaire de les signaler pour entrevoir quelle autre matière à conflits de lois et de juridictions offre le transport des émigrants.

Tout récemment, en Italie même, des procès très graves et délicats viennent de s'agiter devant des juridictions spéciales entre émigrants et ceux qui les transportent ; on vient de discuter si la loi spéciale a créé un nouveau droit commun pour l'émigrant, destiné à remplacer pour lui les règles des Codes ; on vient de discuter devant un magistrat d'exception, qui n'est pas l'ordinaire, si la faculté de l'abandon doit ou non s'étendre à ceux qui s'occupent du transport des émigrants.

Voilà pourquoi il n'est pas possible de passer outre sur la responsabilité pour les dommages aux personnes, qui mérite toute la considération pour les graves conséquences qu'elle entraîne, et nous espérons que l'œuvre assidue et intelligente du Comité voudra y pourvoir au plus tôt.

Naples, Mai 1907.

F. MIRELLI, *rapporteur et exten.*

NORVÈGE

ASSOCIATION NORVÉGIENNE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

sur l'Avant-projet de traité relatif à la

Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

Article 1

a) Le résultat de la proposition, telle qu'elle est formulée sera, que dans une même contrée, il faudra appliquer des dispositions législatives différentes, suivant qu'il s'agira de procès entre deux parties appartenant aux Etats contractants ou de procès entre les regnicoles des Etats qui n'adhèrent pas aux traités.

b) L'avant-projet ne s'écartera pas sensiblement des dispositions légales en vigueur en Norvège, si les déclarations mentionnées ci-dessous sont acceptées par la Conférence.

Article 2

Cet article concorde, en principe, avec la loi norvégienne. Celle-ci toutefois, dans ses §§ 7, 2 et 8 exonère le propriétaire de sa responsabilité personnelle dans une

mesure bien plus large que ne le fait l'avant-projet proposé ; tandis que d'autre part, le réclamateur qui n'a droit à compensation que sur le navire, le fret et les accessoires, a, d'après le § 268 de la loi maritime droit à un privilège maritime pour sa créance.

D'autre part, les termes de l'article 2 sont trop étroits : par exemple, ils ne comprennent pas les cales flottantes.

Article 3

Les numéros 1 et 2 sont conforme à la loi norvégienne.

Quant au n° 3 : on ne peut admettre comme équitable que le propriétaire réponde également sur les sommes lui revenant pour assistance ou sauvetage ; on ne peut davantage admettre que les indemnités d'assistance soient un « fruit du navire » et la loi norvégienne ne l'admet pas.

D'autre part, on peut admettre que le navire devra compensation pour des dégâts non réparés et perte de fret par suite de sauvetage.

Article 4

Ce principe est équitable et est du reste conforme à la loi norvégienne.

Article 7

La première partie de cet article est conforme à l'opinion générale. La seconde partie, au contraire représente une extension de la responsabilité du propriétaire de navire au delà des limites admises par la loi norvégienne, en ce sens que d'après cette dernière, le propriétaire peut envoyer le navire faire un nouveau voyage, sans encourir par là une responsabilité personnelle (sauf dans le cas où il a donné caution personnelle).

La disposition est aussi contraire à la loi norvégienne selon laquelle un privilège maritime se rapportant à un voyage plus récent prime celui qui se rapporte à un voyage antérieur.

EXTRAIT

de la loi maritime norvégienne du 20 juillet 1893.

§ 7. — Sauf dans les cas où la présente loi en dispose autrement, un propriétaire de navire est personnellement tenu, c.-à-d. à concurrence de toute sa fortune, pour toutes obligations contractées soit par lui-même, soit par des tiers pour son compte.

Pour des réclamations basées sur le fait du capitaine de manquer à un contrat conclu directement par le ou les propriétaires, ou en vertu de leur autorisation et que le capitaine devait exécuter, de même que pour des engagements contractés par le capitaine en vertu de ses attributions légales et non en vertu d'une autorisation spéciale du ou des armateurs, ceux-ci ne seront responsables qu'à concurrence de leur fortune de mer, c.-à.-d. jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret (1), mais les propriétaires de navires sont toujours personnellement tenus pour les créances des marins, pour gages. En cas de faillite des propriétaires de navires, ceux-ci seront tenus à concurrence du navire et du fret. La même règle s'appliquera pour des pertes ou dommages causés par toute personne en dehors de l'équipage employé au service du navire.

---

(1) En ce qui concerne le privilège maritime pour ces créances, voir le Chapitre II.

Tout ce que les propriétaires de navires peuvent devoir de ce chef peut être réclamé par eux aux personnes qui ont causé pareille perte.

§ 267. — Une créance pour laquelle il existe un privilège maritime d'après les règles de ce chapitre, pourra se récupérer jusqu'à complet payement sur le produit de la chose sur laquelle le privilège porte, après payement des taxes et impôts publics y afférants, mais avant toutes autres créances.

§ 268. — Les créances suivantes seront privilégiées sur le navire et le fret :

1. Pilotage, sauvetage et les dépenses exposées pour assister un navire contre des ennemis.

2. Les créances du capitaine et de l'équipage du chef de gages et autre rémunération à laquelle ils ont un droit légal pour service à bord d'un navire ;

3. Créances pour contribution en avarie commune et autres dépenses à répartir suivant les mêmes règles (§ 161, 2e section, et § 218, 2e section) créances pour prêts à la grosse et créances des propriétaires de la cargaison pour marchandises vendues en cours de route pour les besoins du navire ;

4. Les créances nées des engagements conclus par le capitaine en vertu de ses attributions légales, ou résultant de la non exécution de contrats conclus par le propriétaire du navire ou par son mandataire, mais dont l'exécution tombe dans les attributions du capitaine (voyez § 7); dommages-intérêts pour dégâts causés par la faute ou la négligence d'une personne employée à bord au service du navire (voyez § 8) ; et les créances du capitaine du chef de sommes payées par lui, ou qu'il s'est engagé à payer, afin de couvrir les dépenses du navire.

Un privilège maritime sur le navire comprendra également les appareils du navire, mais non ses provisions,

combustible, charbon ou autres provisions du mécanicien. Un privilège maritime sur le fret portera sur le fret brut du voyage pendant lequel la créance est née. Le privilège maritime pour les prêts à la grosse aventure portera sur le navire ou sur le fret ou sur tous les deux, suivant qu'il sera stipulé dans le contrat à la grosse (voyez § 175).

§ 269. — Les créances auxquelles il est accordé un privilège suivant le § 268, viendront dans l'ordre d'énumération, pourvu qu'elles se rapportent au même voyage. Les créances mentionnées sous un même numéro auront des droits égaux, mais de telle façon, cependant, que si des créances énumérées respectivement dans les catégories I et 3, ne sont pas nées d'un seul et même accident, la dernière créance primera celle qui est antérieure en date.

Si les diverses créances se rapportent à des voyages différents, celles qui se rapportent à un voyage plus récent primeront celles qui sont nées d'un voyage antérieur, mais le capitaine et l'équipage conserveront leur droit de priorité sur le navire pour le montant de leurs gages sur le dernier engagement, avec au maximum, une durée de douze mois, même si pendant cette période le navire a effectué plusieurs voyages.

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME

Avant-projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

---

RAPPORT

de la Commission belge composée de MM. Alph. Aerts, Walther Blaess, Charles Bauss, Louis Franck, Franç. Génicot, Jacq. Langlois, Charles Le Jeune, Germain Spee, Léon Van Peborgh, F. Willemse.

OBSERVATION GÉNÉRALE

La Commission a considéré qu'en présence du travail considérable que représente l'avant-projet de traité soumis à son examen et de la nécessité de tenir compte en pareille matière, des idées souvent contradictoires qui président aux législations nationales existantes, il importait de ne proposer au texte adopté à Paris d'autres changements que ceux qui paraissent absolument indispensables et qui semblent de nature à devoir rencontrer l'adhésion unanime.

Article 1.

Nous comprenons que ce texte relève avant tout de la

Conférence diplomatique qui aura à examiner l'avant-projet de traité.

ARTICLE 2

Le texte de cet article n'a pas donné lieu à des observations spéciales, si ce n'est sur les deux points suivants :

Il est question, dans l'article, du dommage et des pertes occasionnés « à un autre navire, aux biens, marchandises et tous autres objets, quels qu'ils soient, se trouvant à bord d'un autre navire ».

Un membre a demandé s'il n'était pas à craindre que ce texte fût interprété comme excluant les sources de préjudice qui, tel que le chômage du navire après une collision, frappent l'industrie de l'armateur plutôt que le navire dans sa matérialité.

Il a été répondu que la terminologie adoptée dans tous les avant-projets de traité désignait par l'expression « le navire », l'ensemble des intérêts sur corps et comprenait donc tous les dommages susceptibles de recouvrement, sans distinction entre la dégradation et la perte matérielle et des sources plus générales de préjudice, tels que le chômage, les frais extraordinaires, etc.

Le texte de l'article parle, au 3°, des digues, quais ou autres objets fixes.

La commission suggère qu'il y aurait avantage à remplacer cette formule par les mots :

« 3°, aux voies navigables, digues, quais, ponts, pontons, cales flottantes, ouvrages d'art et autre corps flottants ou fixes ».

ARTICLE 3

Les observations suivantes ont été faites :

Si le fret brut doit être abandonné, il doit être entendu qu'il s'agit du fret de mer, c'est-à-dire fret du navire, ou

propre au voyage accompli par le navire lui-même, et non pas du prix de transport par terre qui, sous l'empire des connaissements directs et des tarifs unifiés, (through-rates) est souvent porté sur le connaissement.

Cette solution ne saurait faire de doute.

Au 2° de l'article, on a fait observer que les indemnités dues pour réparation de dommages subis par le navire ne pouvaient être abandonnées que pour autant que les réparations n'eussent pas encore été effectuées.

Article 4

Pas d'observations.

Article 5

Pas d'observations.

Article 6

Pas d'observations.

Article 7

On a fait observer que la rédaction de cet article pouvait donner lieu à équivoque en ce sens que l'on pourrait soutenir que le second paragraphe, en disant : « les risques de tout nouveau voyage sont pour compte du propriétaire », créait une responsabilité illimitée. On se demande si dans ces circonstances, il ne vaudrait pas mieux de rédiger l'article 7 comme suit : « Le voyage sera réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née, sans que les risques d'un nouveau voyage puissent diminuer le gage établi par les articles précédents ».

Article 8

A l'article 8, on propose de rédiger le second paragraphe comme suit :

« La caution donnée pour obtenir mainlevée ne pourra être invoquée pour diminuer la responsabilité résultant des évènements ultérieurs et ne sera pas affectée par ceux-ci ».

Article 9

Un membre a demandé si par « épave » du navire, il fallait entendre d'un manière générale tout navire échoué, coulé ou abandonné, même s'il était matériellement possible de le relever. Il a semblé à la Commission que le mot « épave » doit être entendu dans un sens large.

HONGRIE

ASSOCIATION HONGROISE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

sur l'Avant-projet de traité international sur

La Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

élaboré par la Commission de Paris

PAR

M. le Dr. ANTONIO VIO

ARTICLE I

Cet article ne se trouvait pas dans l'avant-projet adopté à Liverpool, mais a été ajouté par la Commission de Paris de 1906

Celle-ci traite de la question comment le projet en discussion sera mis en vigueur, ou bien par des traités entre les divers états, ou bien encore par l'acceptation de l'avant-projet dans les différentes législations nationales, et elle propose d'admettre ces deux modes simultanément, déclarant que les dispositions ainsi adoptées s'appliqueront :

a) lorsque les navires en litige seront ressortissants aux Etats contractants ;

b) dans tous les cas où la loi nationale aura rendu applicables les dispositions de cette convention.

Il est donc évident qu'en adoptant ce principe, le droit maritime, au lieu d'être plus uniforme et plus simple, deviendra plus obscur et plus compliqué.

Supposons par exemple qu'un navire, appartenant à un Etat qui adhère à la convention, entre en collision avec un navire ressortissant au même Etat, ou à un autre Etat également signataire et que ce dernier navire à son tour entre en collision avec un troisième navire, ressortissant à un Etat qui n'a pas adhéré à la convention : voilà donc qu'une seule et même affaire devra être jugée d'après deux lois différentes.

Supposant maintenant que dans ces trois navires, il y avait des marchandises appartenant à des personnes de nationalités diverses et qu'à la suite de cette collision également, ces personnes ont un recours en responsabilité contre l'un ou l'autre navire, quelle loi devra-t-on appliquer parmi les divers systèmes en présence ? Il est évident qu'en pareil cas, la confusion sera encore plus grande.

Il semble donc absolument nécessaire que les Etats qui adhèrent à la convention, introduisent les dispositions de l'avant-projet en discussion dans leur législation nationale, dans leur intégrité et sans réserves.

Article 2

Cet article reproduit une partie du texte de l'article 1 du projet adopté à Liverpool, et traite la question de savoir dans quels cas doit s'appliquer la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Selon certaines législations, la limitation de la responsabilité est applicable pour les dommages résultant :

a) de la faute du capitaine ou de l'équipage ;

b) des contrats conclus par le capitaine en vertu de ses attributions légales ;

c) de contrats conclus par l'armateur, mais dont l'exécution tombe dans les attributions du capitaine.

Dans le projet rédigé en vue de la conférence de Liverpool, le cas sub. c) était exclu de la limitation de responsabilité, et la Conférence de Liverpool prit la même résolution en ce qui concerne les causes sub b).

D'après cette résolution, l'armateur serait donc tenu personnellement et sans limites, non seulement pour les créances dérivant des faits mentionnés sub. c), mais encore

1. des engagements pris par le capitaine pour pouvoir continuer le voyage (frais de réparations, achat de charbon, provisions, gréement, etc.

2. pour les primes de sauvetage et d'assistance, et cela même si le navire vient à se perdre complètement.

Ceci est contraire aux principes constamment admis et aux législations de la plupart des Etats maritimes.

Supposons qu'un navire soit venu en collision et ait eu ensuite recours à une assistance maritime, et que la prime due pour assistance, jointe aux autres créances éventuelles privilégiées, absorbe la valeur du navire et du fret. En pareil cas, s'il fallait accepter la résolution de Liverpool rapportée plus haut, l'armateur devrait sacrifier le navire et le fret pour acquitter la prime de sauvetage et les autres créances privilégiées, et il serait en outre tenu personnellement, sur son patrimoine de terre, pour les créances résultant de la collision ; ou bien, si les créances résultant de cet accident étaient couvertes par la valeur du navire et de ses accessoires (y compris le fret), il serait personnellement tenu envers les créanciers privilégiés jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires. (Art. IV).

Cela constituerait pour l'armateur une charge bien grave.

Par conséquent, en n'admettant pas la limitation de la responsabilité pour les causes sub c), encore paraît-il opportun d'étendre la limitation en dehors des cas sub a) également aux créances sub b) et en particulier aux créances du chef de l'expédition maritime, à laquelle se rapportent les emprunts contractés par le capitaine en vue de la conservation du navire ou pour compléter le voyage, pour les primes d'assistance ou de sauvetage, ou pour les contributions en avarie commune.

C'est en ce sens que s'est prononcée l'Association allemande de Droit Maritime, bien que la Chambre de Commerce de Hambourg se fût déclarée d'accord pour exclure de la limitation de responsabilité toutes les créances dérivant de contrats conclus par le capitaine, à l'exception seulement des primes de sauvetage et d'assistance.

La Commission spéciale de Paris semble avoir voulu comprendre dans les cas où s'applique la limitation de la responsabilité, les faits sub a) et b) comme pouvant être compris dans les termes « occasionnés par les *faits* du capitaine, non seulement le cas de faute, mais également les contrats conclus par le capitaine.

En examinant plus loin cet article 2, on observe qu'il s'occupe uniquement des dommages causés aux choses (navires ou marchandises) mais non des accidents aux personnes, de sorte que pour ces derniers, l'armateur sera tenu personnellement. Mais comme dans les divers pays, des dispositions divergentes sont en vigueur au sujet de cette question, il serait désirable qu'on parvînt aussi à la régler d'une manière uniforme.

Ici encore se pose la question de savoir si l'armateur répondra simplement des dommages directs, ou s'il sera tenu également des dommages indirects (perte de bénéfice).

Dans le projet soumis à notre examen, il est dit...

« dommages ou *pertes* occasionnés aux biens, marchandises, etc. »

La Chambre de Commerce de Hambourg comprend de cette expression que l'on veut exclure les dommages indirects, parce que le mot « pertes » se rapporte aux mots « aux navires, aux objets ».

L'Association allemande, au contraire, croit que cette expression « pertes » sous-entend également les préjudices indirects.

Ce passage de l'article en discussion devrait donc être rendu plus précis : Si on ne veut y comprendre que les préjudices directs, il faudrait ajouter que pour les dommages indirects, l'armateur ne répond pas ; si, au contraire, il fallait en déduire qu'il ne répond que limitativement des préjudices directs, mais sans limites pour les dommages indirects, ce serait absurde.

Il est à remarquer ensuite que l'article 5 du projet de traité de l'Abordage, approuvé à la Conférence de Hambourg, admet également les dommages indirects (dommages-intérêts) ; si maintenant, on veut adopter l'une ou l'autre solution, encore faudra-t-il veiller à ce que les deux avant-projets de traités soient en harmonie sur ce point.

Aux mots « ou de toute autre personne assistant le capitaine dans le service du navire », se pose la question si parmi ces personnes il faut également comprendre l'équipage du remorqueur et les personnes proposées à l'arrimage.

La Chambre de Commerce de Hambourg a proposé l'exclusion de ces personnes, mais l'Association allemande, par 12 voix contre 10, s'est opposée à l'exclusion de l'équipage du remorqueur et a demandé, d'autre part, par 20 voix contre 2, l'insertion d'un paragraphe excluant expressément les personnes préposées à l'arrimage. En outre, il fut décidé de remplacer les mots « assistant le capitaine dans le service du navire », par les mots

« employé dans le service du navire », et d'ajouter au N° 3 (« aux digues, quais ou autres objets fixes ») les mots « ou flottants », afin d'y comprendre les « cales flottantes ». Nous approuvons ces ajoutes.

Article 3

Cet article s'occupe des questions contenues dans la seconde partie de l'article I du projet adopté à la Conférence de Liverpool, et explique ce que l'on entend par « le fret et accessoires », de l'article II.

Le Congrès de Liverpool avait décidé que l'armateur répondrait seulement sur le fret net.

La Commission de Paris, au contraire, a dit, comme l'Association allemande, qu'il serait peu juste de limiter la responsabilité au fret net, et que pour simplifier les calculs, il est préférable de comprendre dans la responsabilité le fret brut tout entier. Pour cette considération, la proposition de la Commission de Paris paraît acceptable.

Aux termes de cet article, les accessoires du navire sont donc :

1. Les indemnités dues au propriétaire du navire pour avarie commune, en tant que ces contributions représentent des dégâts subis par le navire et non encore réparés.

2. Les indemnités dues pour réparation de dommages quelconques subis par le navire.

3. Les sommes revenant au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage.

La Chambre de Commerce de Hambourg a proposé d'exclure ces accessoires des objets qui forment la garantie des créanciers du navire, et cela pour les motifs suivants ;

L'assurance ne paie les dommages résultant de collision que contre cession du recours contre le navire qui a causé le préjudice. Si ce recours devait rester au profit des

créditeurs du navire, l'assureur, ne recevant pas la contre-prestation, se refuserait à payer. Ce serait d'ailleurs en contradiction avec le dernier paragraphe de l'article 3 qui porte que « les indemnités dues ou payées en vertu d'un contrat d'assurance, et les primes, subventions ou autres subsides nationaux, ne sont pas considérés comme accessoires du navire ».

Il y a lieu de remarquer encore que si l'on adopte le projet soumis à notre examen, les créanciers du navire seront dans une meilleure position si le navire vient à se perdre par la faute d'un tiers que s'il subit des dommages par suite d'un cas de force majeure ; qu'il est donc en contradiction avec le 1° et le 2° de l'article 3 et avec le dernier paragraphe de cet article et que par conséquent, s'il fallait, soit exclure les indemnités dont question au 1° et 2°, soit modifier le dernier paragraphe de l'article 3, on enlève aux créanciers les indemnités d'assurance.

La Chambre de Commerce de Hambourg préconise l'exclusion des indemnités prévues sub 1° et 2° de l'article 3.

Enfin, c'est un principe dont on ne doit pas se départir, que la responsabilité limitée de l'armateur doit porter sur le navire et sur les fruits de celui-ci.

Si donc le navire a souffert un dommage et s'il a droit de ce chef à une indemnité, ou bien si le navire a acquis le droit à une prime pour sauvetage ou assistance prêtée par lui, il est juste que les créanciers du navire et ceux qui ont subi une perte par suite d'un des évènements mentionnés plus haut, soient payés sur le montant revenant à l'armateur à titre d'indemnité pour ces mêmes accidents.

Soustraire ces sommes aux créditeurs du navire, qui voient déjà leur recours limité à la « fortune de mer » de l'armateur, c'est leur enlever encore une partie de ce dernier patrimoine.

Le contrat d'assurance conclu entre l'assureur et l'arma-

teur ne doit pas *modifier dans une mesure quelconque* les droits des créanciers sur le navire lui-même, ni sur le fret et ses accessoires.

L'assurance est un contrat aléatoire, conclu entre l'armateur et les assureurs. Et comme ceux-ci sont obligés d'indemniser l'armateur du dommage sans aucune restriction, lorsqu'il est la conséquence d'une force majeure, pour la même raison, ils devront également le rembourser lorsque le dommage est causé par un autre navire.

Il est donc plus équitable que le droit à indemnité de l'armateur à l'égard des tiers profite aux créanciers plutôt qu'aux assureurs, et que ce droit ne revienne aux assureurs que dans le cas et pour autant qu'il n'y ait pas à satisfaire des créances privilégiées du navire.

Il faut considérer en outre qu'un grand nombre d'assurances sont conclues pour le cas de perte totale ou de perte de 75 % au moins, tandis que des dommages occasionnés par des tiers peuvent être réclamés si minimes qu'ils soient. Pourquoi, en pareil cas, les créanciers du navire devraient-ils perdre le droit de se faire payer sur les montants des indemnités revenant à l'armateur.

L'Association Allemande de droit maritime s'est ralliée à la proposition de la Chambre de commerce d'exclure du patrimoine responsable envers les créanciers les primes pour sauvetage et assistance, parce qu'elle considère que ces sommes ne constituent pas un fruit du navire, mais a repoussé à l'unanimité l'exclusion du 1° et par 12 voix contre 7 l'exclusion du 2° de l'article 3.

A mon humble avis, il y aurait lieu de maintenir que le 3° tel qu'il est proposé par la Commission de Paris d'autant plus que dans la plupart des cas, pour gagner une prime de sauvetage ou d'assistance, on expose à des périls le navire lui-même qui constitue, sinon l'unique, tout au moins la principale garantie des créanciers du navire.

D'aucune façon, on ne pourraît donc recommander de supprimer le 1° et le 2° de l'article III.

Une question très discutée a été celle de savoir si dans les accessoires du navire, il faut comprendre les produits de la pêche, des revenus des remorqueurs, des garde-ports, des bateaux-pilotes, etc. Logiquement, ces montants devraient égalememt être compris parmi les accessoires dont parle l'article III, parce qu'il est évident qu'ils participent de la nature économique du fret, dans le sens exact du mot. Mais la Commission de Paris a décidé de les exclure de l'article III.

Article 4

Cet article correspond littéralement à l'article 5 de l'avant-projet adopté à la Conférence de Liverpool. Il a été approuvé par l'Association allemande de droit maritime dans sa réunion du 7 septembre 1906.

Article 5

Cet article précise mieux le principe contenu dans l'article I littera *a*) du projet adopté à la Conférence de Liverpool (au navire ou à sa valeur, à la fin du voyage, au choix du propriétaire).

Article 6

Cet article correspond à l'art. IV du projet de la Conférence de Liverpool. On y a simplement ajouté les mots « ou à une somme équivalante » — probablement eu égard aux monnaies ayant cours dans les divers Etats autres que l'Angleterre.

Article 7

Cet article donne la définition du mot « voyage » et vise

la première partie du dernier paragraphe, article 1, du projet de la Conférence de Liverpool.

Suivant cet article, le voyage sera considéré comme terminé quand il n'y aura plus à bord aucune marchandise ou aucun passager qui s'y trouvaient au moment où l'obligation est née. Ceci diffère de ce qui est prévu à l'article 194 du code de commerce en vigueur chez nous.

La Chambre de Commerce de Hambourg a proposé de considérer comme terme du voyage le premier port où le navire fait relâche après l'accident à raison duquel les créances sont nées, en appuyant cette proposition des considérations suivantes :

Que dans les conditions actuelles, il n'est guère aisé de donner du mot « voyage » une définition qui puisse s'appliquer aux différents cas de la navigation ; que les vapeurs appartenant à des lignes régulières acceptent et embarquent des marchandises dans tous les ports où ils font escale, et qu'il est par conséquent impossible de préciser où commence et ou finit le voyage ; que souvent même dans le port d'attache ils ont encore à bord des marchandises embarquées à une relâche, qui sont destinées à une des escales suivantes ; que pour les tiers, il est donc extrêmement difficile de savoir où le voyage a commencé et où il finira, et enfin, que cette définition du « voyage » perd beaucoup de son importance, puisque tous les créanciers auront la faculté de saisir le navire dans un port d'escale quelconque.

La Chambre de Commerce de Hambourg a donc proposé que le fret dont parle l'article III, sera seulement celui se rapportant aux marchandises se trouvant à bord au moment où la créance est née, et d'exclure par conséquent le fret pour les marchandises embarquées avant et pour celles transportées ultérieurement, au cours du même voyage (dans le sens le plus large du mot). Par contre, l'Associa-

tion allemande s'est prononcée, par 20 voix contre 2 pour le maintien de la définition du « voyage » telle qu'elle est donnée dans le projet de la Commission de Paris, tout en se ralliant aux vues de la Chambre de Commerce pour ce qui concerne le fret.

L'article III du projet de la Commission de Paris n'est pas très précis sur ce point.

Article 8

Cet article était nécessaire pour établir qu'au cas où une caution est donnée par l'armateur, les accidents ultérieurs arrivant au navire pendant le même voyage ne pourront en rien affecter cette première garantie donnée.

Article 9

Le premier paragraphe de cet article serait mieux à sa place à l'article 2, où il est parlé des dommages dont l'armateur répond sur sa fortune de mer seulement.

Le second paragraphe correspond à la résolution prise par la Conférence de Liverpool, et exprimée dans l'article 6 du projet qu'elle a adopté.

Observation finale

La rédaction définitive de cet avant-projet dépendra, naturellement des dispositions qui seront admises pour l'avant-projet de traité relatif aux Hypothèques et Privilèges maritimes, ces deux avant-projets se liant intimement. En effet, toutes les créances dont l'armateur répond seulement sur sa fortune de mer, doivent avoir un privilège sur le navire et sur le fret. Enfin, nous ne sommes nullement d'accord avec la Chambre de Commerce de Hambourg

lorsqu'elle prétend qu'envers tous les créanciers privilégiés l'armateur sera responsable uniquement sur sa fortune de mer ; il y a en effet des créances privilégiées (comme, par exemple, les gages de l'équipage et autres) pour lesquelles l'armateur doit être tenu aussi personnellement.

Dr. ANTONIO VIO, avocat.

HONGRIE

ASSOCIATION HONGROISE DE DROIT MARITIME

CONCLUSIONS FINALES
sur l'Avant-projet de traité relatif à

La Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

---

ARTICLE 1

Le point *a*) de l'article 1 ne peut être décidé que par une conférence diplomatique à réunir en son temps.

Le point *b*) doit être simplement omis, parce que pareille disposition est en dehors du cadre des traités internationaux et ne peut constituer un principe de droit.

ARTICLE 2

La limitation de la responsabilité du propriétaire de navire doit s'étendre à toutes les créances résultant des obligations contractées par le capitaine en vertu de ses attributions légales, et en particulier aux créances se rapportant à l'expédition maritime, dans lesquelles sont compris les emprunts contractés pour la conservation du navire, ou pour l'accomplissement du voyage et les contributions se rapportant à l'avarie commune

Il faudrait en outre règler la questions de la reponsabilité au point de vue des accidents aux personnes.

Enfin, il serait bon de dire avec précision que l'armateur n'est pas indéfiniment tenu des dommages indirects (perte de bénéfice).

Article 3

Le premier alinéa de l'article 3 devrait être complété comme suit :

« *Le fret visé à l'article 2 est* GÉNÉRALEMENT le loyer... etc. »

Cette première phrase ainsi complétée devrait être suivie de la phrase nouvelle suivante :

« Au cas cependant où le propriétaire du navire prouve » de combien le fret ou le loyer net était moindre que la » somme exigée par le créancier, il ne sera tenu que » jusqu'à concurrence de cette somme ».

Dans les accessoires du navire, il faudrait comprendre : le produit des bateaux de pêche, des remorqueurs, des garde-port, des bateaux-pilote, etc.

Articles 4, 5, 6, 7 et 8

Sans observations.

Article 9

Le premier paragraphe serait mieux à sa place à l'article 2, où il est parlé des dommages pour lesquels l'armateur n'est tenu que sur sa fortune de mer.

DANEMARK

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

RAPPORT

de la Commission Danoise composée de MM. A. Hindenburg, Otto Liebe, Adolf Carl et Viggo Middelboe.

Au comité maritime international,

Nous avons été invités à examiner et à faire nos observations sur les deux projets de traités sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et sur les hypothèques et privilèges maritimes et à répondre au questionnaire sur le fret :

Nous sommes convaincus de l'importance immense d'arriver à un droit uniforme et nous estimons que cette importance est tellement majeure, qu'il convient de renoncer aux objections que nous pourrions avoir contre les projets. Nous donnons par cette raison notre pleine et entière adhésion aux projets en question et remercions le Comité de son travail.

Cependant nous nous permettons — puisque nous y sommes invités — de présenter quelques observations.

D'après notre loi maritime, art. 8, la responsabilité de l'armateur est limitée au navire et au fret pour le dommage

provenant de fautes ou de négligence du capitaine d'un membre de l'équipage ou d'une personne qui sans faire partie de l'équipage assiste le capitaine dans le service du navire. C'est la règle de l'article 2 du projet.

D'après notre loi, Art. 268, le fret s'entend du fret brut du voyage pendant lequel la créance est née. Il est indifférent, si le fret est payé d'avance ou non.

Nous ne savons pas trop quel est le sens des termes employés dans l'article 3 du projet « loyer ou le fret », « hire or freight », notamment si le projet comprend par loyer et hire la rémunération que touche le propriétaire dans le cas d'un affrètement à temps, tandis que le projet par fret comprend les sommes payées par les chargeurs pour le transport des marchandises.

D'après notre loi, art. 270, les indemnités dues au propriétaire pour dommages ou pour avaries communes sont réputées accessoires du navire, mais ce n'est pas le cas avec les sommes revenant au propriétaire pour assistance et sauvetage.

D'après l'art. 7 de notre loi, l'armateur est personnellement tenu pour les gages de l'équipage. C'est une exception à la règle générale, selon laquelle la responsabilité de l'armateur est limitée au navire et au fret. Tandis qu'il est de règle que le créancier, envers lequel le propriétaire est tenu personnellement n'a pas de privilège, il en est autrement pour les gages de l'équipage. Quand le navire est vendu en vertu d'une saisie-exécution, les gages de l'équipage sont payés de préférence à d'autres créances. Le principe, suivant lequel la responsabilité de l'armateur est limitée à la fortune de mer, est satisfait quand la valeur du navire et du fret a été absorbée pour payer les obligations de l'armateur. Celui-ci étant personnellement tenu pour les gages de l'équipage, il s'ensuit qu'il faut qu'il les paye de sa fortune de terre, s'ils ne sont pas payés en vertu de

la saisie-exécution. Mais ce n'est pas notre loi que l'armateur doive être dans tous les cas obligé avec sa fortune de mer et en sus pour les gages de l'équipage. L'obligation de l'armateur d'être personnellement obligé pour les gages de l'équipage est une règle spéciale contraire au principe de notre loi, introduite par des motifs d'humanité. Nous ne pensons pas que cette règle doive profiter aux autres créanciers.

La règle de l'article 4 du projet serait nouvelle dans notre loi.

D'après le projet sur les hypothèques et privilèges les gages de l'équipage sont préférés aux indemnités dues pour sauvetage. Notre loi art. 268 N° 1 a une règle contraire, qui nous paraît juste.

Notre loi art. 268 fait l'énumération des créances privilégiées. Après avoir mis dans la première et seconde classe les créances mentionnées dans le projet art. 3 N° 1-3, notre loi met dans la troisième classe les contributions en avarie commune, les prêts à la grosse, la créance du chargeur pour marchandises vendues pendant le voyage pour les besoins du navire et, dans la quatrième catégorie, les créances provenant des obligations contractées par le capitaine comme tel et les dommages-intérêts pour violation du contrat consenti par l'armateur personnellement ou son agent, mais dont l'exécution tombe dans les attributions du capitaine, les demandes en réparation de dommages causés par faute ou négligence dans le service d'une personne de l'équipage, la créance du capitaine pour ce qu'il a payé ou s'est obligé à payer pour les besoins du navire.

L'article 3 du projet donne seulement un privilège à l'indemnité due à raison d'un abordage. Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de préférer cette créance aux autres nommées dans notre loi.

Quant à l'article 6 du projet, il va de soi que, lorsque le

fret est encaissé par l'armateur personnellement, le privilège ne peut subsister.

Notre loi art. 272 a une règle identique, mais elle ajoute que, si le privilège s'éteint par cette raison, l'armateur est personnellement obligé pour la somme encaissée. Nous présumons que c'est le sens de l'article 6 du projet.

Quant au questionnaire sur le fret, nous nous rapportons à notre réponse, insérée dans le bulletin N° 12 page 36-37 (1).

Copenhague, le 16 avril 1907.

A. HINDENBURG.
OTTO LIEBE.
ADOLF CARL.
VIGGO MIDDELBOE.

---

(1) Ce rapport est reproduit dans le premier fascicule de la Conférence de Venise (Bulletin N° 14) page 191.

DANEMARK

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

Du Privilège sur le Fret

par M. A. HINDENBURG
Président de l'Association Danoise de Droit Maritime

A l'heure qu'il est, c'est le droit universel, que le propriétaire de navire est responsable de la fausse manœuvre de son navire. En cas de collision les tribunaux recherchent quelle en est la cause. Quand un des navires est en dehors de tout reproche, tandis que le sinistre aurait pu être évité si l'autre navire avait manœuvré d'une autre manière, le propriétaire de ce dernier navire est condamné à payer le dommage.

Nous n'avons pas l'intention de combattre cette jurisprudence. Elle restera pendant de longues années le *jus quo utimur*.

Mais il est impossible d'*expliquer* cette jurisprudence par la théorie de la faute et par la règle que le patron est responsable de la faute de son préposé.

Dans 99 cas sur 100 le capitaine du navire ne s'est rendu coupable ni de faute, ni de négligence. Il aurait pu mieux faire, il s'est trompé, soit, mais cela peut arriver à tout le monde.

C'est ce qu'on reconnaît aussi dans la pratique. Ni le capitaine, ni le pilote n'est rendu responsable en cas de

collision et c'est parfaitement juste (1). Mais si le capitaine n'est pas coupable comment est-il alors possible de dire que le propriétaire doit payer pour la faute de son préposé. Si le capitaine n'est pas passible de dommages-intérêts, parce qu'il est innocent, il faudra arriver au même résultat, quant au propriétaire qui est toujours parfaitement innocent.

La règle que nous pratiquons en rendant le propriétaire responsable tandis que le capitaine est absous, s'explique par le principe que la personne qui profite d'une industrie en doit supporter les risques *Ex qua persona quis lucrum capit ejus factum præitare debet* p. 149 (Dig, 50-17) (2).

Quand le juge est assis dans son cabinet, il lui est assez facile de décider après coup, que le sinistre aurait pu être évité, si le capitaine avait agi de telle ou telle manière ; mais de là ne résulte en aucune façon que le capitaine soit coupable de négligence. Dans la grande majorité des cas la collision est un cas fortuit. Cela n'empêche pas qu'il peut être utile de régler législativement pour qui doit supporter le dommage : s'il doit être partagé entre les deux navires ou supporté exclusivement par l'un d'eux. Mais il importe de reconnaître que cela n'est pas une application des règles du droit commun sur la faute parce qu'on arrive par une telle doctrine à des résultats erronés.

Quand le propriétaire est rendu responsable avec son navire, il est naturel qu'il soit rendu responsable aussi pour le fret du dernier voyage. Le navire et le fret constituent la fortune de mer.

On s'accorde aussi assez généralement pour dire, que le

---

(1) A. Hindenburg : La théorie des dommages-intérêts dans la Revue critique de législation et jurisprudence, janvier 1901, page 32

(2) De la faute en matière d'abandon et de la responsabilité des propriétaires de navires. Anvers 1899.

créancier du navire ne doit pas perdre par les contrats du propriétaire. Si le propriétaire se fait payer le fret d'avance sans être obligé de le rembourser, il faut reconnaître que ce fret ne fait pas partie de sa fortune de mer. Cependant le propriétaire ne doit pas priver le créancier du navire du privilège que la loi lui accorde sur le fret, et pour cette raison il est rendu personnellement responsable du fret prelevé.

Le privilège accordé au créancier du navire est pratiquement parlant de plus grande valeur que l'obligation personnelle et illimitée du propriétaire du navire. Pour faire valoir cette dernière obligation le créancier en cas d'insolvabilité du propriétaire doit se contenter d'être payé au marc le franc avec les autres créanciers du propriétaire. En vertu de son privilège il se fait payer par la vente du navire à l'exclusion des créanciers non privilégiés. Si le propriétaire a hypothéqué le navire, cela n'a aucune influence ; les hypothèques sont primées par la créance privilégiée.

Il est donc de principe que les contrats consentis par le propriétaire, *ne peuvent pas amoindrir le droit du créancier privilégié.* — Quant au navire lui-même ce principe est d'une exécution facile. Le navire est vendu au profit du créancier du navire, sans avoir égard aux hypothèques.

Ce n'est cependant pas le navire seulement qui forme le gage du créancier. Son privilège frappe aussi les accessoires du navire, le fret, Il n'y a pas de difficulté, si le propriétaire est lui-même gérant du navire. Le fret, c'est à dire le paiement pour le transport des marchandises, le fruit du navire, est frappé par le privilège.

Il se peut cependant que le propriétaire renonce à l'exploitation du navire. Il préfère se contenter d'un modique loyer et abandonner l'exploitation du navire au locataire. Le propriétaire paie le capitaine et l'équipage

mais il prévient le capitaine, que celui-ci doit se conformer aux ordres du locataire, de « l'affréteur à temps. »

Il a été remarqué que le créancier du navire ne doit pas souffrir parceque le propriétaire prélève le fret. Il ne doit pas souffrir par le contrat du propriétaire, qui est quant à lui *res inter alios acta*. Il s'en suit, que le fret véritable, celui qui est gagné par le transport des marchandises, doit être l'objet du privilêge. Le propriétaire ne doit pas pouvoir l'en priver.

Par contre, si le créancier du navire ne doit pas perdre par le contrat du propriétaire, *il ne doit pas non plus en profiter*. On ne peut pas lui reconnaître le droit de considérer comme objet de son privilège et le loyer perçu par le propriétaire et le fret perçu par l'affréteur à temps. Quand on part du principe que le contrat conclu entre le propriétaire et le locateur du navire doit être considéré quant au créancier du navire comme *res inter alios acta*, on arrive au résultat que le privilège doit frapper le fret comme si le propriétaire avait exploité lui-même son navire mais que le loyer perçu par le propriétaire n'est pas frappé par le privilège.

On accordera peut-être sans trop de difficulté que le créancier du navire n'a aucun droit à être plus favorablement traité que si le propriétaire avait exploité personnellement son navire ; mais on a prétendu qu'en pareil cas le créancier avait droit au navire et au loyer, tandis qu'il n'avait pas de privilège sur le fret.

On arrive dans les cas d'abordage à ce résultat en se fondant sur les règles de la faute. Le capitaine est sensé s'être rendu coupable d'une faute, il s'en suit que le propriétaire doit payer pour son préposé. Le propriétaire est engagé avec le navire et avec le profit qu'il tire du navire, avec sa fortune de mer, dans l'espèce avec le loyer que lui doit l'affréteur à temps.

S'il est vrai que la jurisprudence se fonde sur la règle que le risque doit être supporté par la personne qui a le profit de l'entreprise, on arrive à un résultat différent. C'est l'affréteur à temps qui dirige les voyages du navire. Le propriétaire se contente d'un loyer modique, précisément parce qu'il veut éviter le risque. Il s'en suit, que c'est l'affréteur à temps qui doit supporter les cas fortuits et que le privilège du créancier du navire en cas d'abordage doit frapper le fret. Du moment que l'on reconnaît qu'en cas d'abordage le propriétaire et l'affréteur à temps sont tous deux complètements innocents, on ne comprend pas pourquoi le risque des cas fortuits doit être supporté exclusivement par le propriétaire. On prétend, que le capitaine est le préposé du propriétaire, mais non pas de l'affréteur à temps. On pourra dire que puisque le capitaine doit obéir à l'affréteur à temps, le capitaine est le préposé aussi de l'affréteur. Cela aboutirait à dire que le capitaine a deux patrons, dont il serait le préposé, et que ces deux patrons sont solidairement responsables des fautes du capitaine.

Cependant à notre avis, cette solution n'est acceptée par personne.

En cas d'abordage le propriétaire doit être responsable avec le navire. Il a abandonné la direction des voyages à l'affréteur à temps. Mais ce contrat ne regarde pas le créancier du navire. Il exerce son privilège sur le navire, comme si le propriétaire ne l'avait pas loué. Le propriétaire partage en pareil cas le risque avec l'affréteur à temps. En cas d'abordage la solution naturelle est que les dommages-intérêts sont supportés proportionnellement par le navire et le fret. Cette solution est admise par les assureurs norvégiens dans leur plan de 1894 p. 44.

« Si l'armateur a dû payer à un tiers des dommages-intérêts à raison d'abordage, une telle perte est suppor-

tée par l'assureur du navire et par l'assureur du fret dans la proportion de la valeur assurée du navire et celle du fret brut.

Dans la pratique le créancier du navire exerce son privilège sur le navire et le fret. Si le dommage provient de l'inexécution d'un contrat, le créancier peut se faire payer par liquidation dans le fret. Son privilège frappe le navire et le fret ; en profitant de la liquidation il se fait payer par l'affréteur à temps, non par le propriétaire du navire. Et cependant en pareil cas le capitaine a, dit-on, contracté comme préposé du propriétaire, qui est responsable. On ne s'avise pas de dire, que le créancier peut seulement attaquer le navire et le loyer, mais non pas le fret, qui ne regarde pas le propriétaire.

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

RAPPORTS
sur l'Avant-projet de Traité concernant

Les Hypothèques et les Privilèges maritimes

Soumis à la Conférence de Venise de 1907

Observations

L'Association française du droit maritime a été saisie de deux rapports sur les hypothèques et les privilèges maritimes.

1° Un rapport de M. Lefebvre, avocat à Alger.

2° Un rapport de M. Henry Lureau, dispacheur, présenté au nom de la Commission du groupe de Bordeaux.

Il est fait observer que le texte reproduit par le rapport de M. Lefebvre comme étant celui de l'Association française est celui qui avait été adopté en 1905. On trouve, à la suite des deux rapports, le texte présenté en conséquence des résolutions adoptées par l'Association dans sa réunion tenue à Bordeaux le 1er juin 1907. Ces résolutions diffèrent sur plusieurs points des conclusions de M. Lefebvre.

RAPPORT

par M. CHARLES-EUGÈNE LEFEBVRE,
Avocat à la Cour d'Appel d'Alger

Considérations générales

Meuble par définition, mais soumis par sa nature même et sa destination à des besoins particuliers et à des règles spéciales, le navire a toujours exigé une législation en marge du droit commun.

C'est ainsi, d'une part, qu'il est susceptible d'être grevé d'hypothèques ou droits réels similaires, et que, d'autre part, le seul fait de contracter avec lui, voire d'être devenu, au gré du hasard, son créancier, sa victime, ou son débiteur, en suite d'une faute, d'un délit, d'un quasi-délit, ou d'un service d'assistance, peut donner naissance à une situation privilégiée en faveur des tiers, ou à son bénéfice contre eux.

C'est ainsi enfin qu'il peut être l'objet de l'exercice de véritables actions *in rem* de la part de certains créanciers et d'un droit de suite de la part de simples créanciers chirographaires (1).

---

(1) Voyez pour la détermination de ces différents droits suivant les législations :

Fromageot H., Comité maritime international. — Conférence de Hambourg. — Troisième question du programme. — Étude des conflits de lois relatifs aux droits réels sur les navires. — (*Revue internationale du droit maritime*, XVIIe année, 1901-1902, p. 518).

Lefebvre, Ch.-Eug. — Des conflits de lois en matière de propriété de navires, d'hypothèques et autres droits réels. — *Revue internationale du droit maritime*), XXe année, 1904-1905, p. 796).

C'est déjà très compliqué à résoudre dans le domaine respectif des lois nationales. Mais, en l'état des textes dont le conflit est presque la règle générale, cela confine à l'incohérence absolue ; et tel créancier du navire, hypothécaire ou privilégié, qui pouvait, selon la loi de son pavillon personnel, croire inexpugnable sa situation, peut se trouver au contraire frustré de ses droits suivant que les exigences de la navigation ou l'habileté d'un saisissant auront amené, pour sa réalisation, le navire en tel ou tel port où il subira l'application imprévue de doctrines différentes.

Et cependant, le navire n'est-il pas essentiellement, de nos jours surtout, l'élément de crédit et le moyen d'échange par excellence ?

Son existence même et ses rapports avec les tiers sur la mer libre et dans les centres d'activité commerciale du monde, ne devraient-ils pas être mathématiquement prévus dans leur naissance, leur évolution et leur fin, pour éviter méprises, mécomptes, erreurs, dommages de toutes sortes, fraudes et dols ?

Plus encore qu'en toute autre matière devaient donc se faire sentir en celle-ci les difficultés d'ordres divers puisant leur origine dans le conflit des lois nationales : difficultés sans nombre, toujours renouvelées et jamais franchies sans inconvénients ni injustices.

C'est qu'en effet tous ceux qui, de près ou de loin, peuvent avoir quelque lien avec l'expédition maritime, tous, sans exception, sont exposés à trouver aux prises, dans ce domaine, leurs intérêts opposés : depuis l'armateur propriétaire jusqu'au dernier salarié du bord ; depuis le constructeur et le banquier jusqu'au shipchandler : depuis le Trésor public jusqu'aux pilote, courtier et gardien ; depuis le sauveteur jusqu'à l'abordé ; depuis le créancier contractuel jusqu'au créancier involontaire, aucun élément ne manque à la gamme des conflits possibles.

La question vient donc à son heure et ce n'est exagérer rien que de proclamer urgente la solution internationale à lui donner.

Mais ceux-là même qui ont conçu le hardi projet d'un droit maritime unique et patiemment poursuivent la réalisation de leurs desseins ont fait montre en la matière d'une prudence extrême, en même temps d'ailleurs qu'ils témoignaient de la plus habile diplomatie.

Travaux antérieurs

Dès 1904, la Conférence d'Amsterdam était saisie de l'examen d'un simple principe :

« Comment y a-t-il lieu de remédier à la diversité des » lois en matière de propriété de navires, d'hypothèques, » de privilèges et de droits réels ?

« Par l'unification des législations ?

« Ou par l'application de la Loi du Pavillon ? »

On indiquait bien ainsi à l'assemblée l'infini domaine du mal, mais elle était invitée seulement à donner son avis sur la nature du remède sans entrer dans le détail du traitement.

Du reste il faut convenir que la question ainsi posée reçut une solution rapide et la Conférence décida à cet égard « qu'il y a lieu de résoudre par l'établissement d'une » loi uniforme les conflits de lois en matière de droits » réels et de privilèges maritimes, réserve faite des diffi- » cultés présentant un intérêt purement national. »

Ce principe étant acquis, les délégués s'aperçurent qu'ils avaient du temps encore par devant eux ; ils l'employèrent à s'interroger mutuellement, au hasard de leurs conceptions personnelles, et la discussion menaçait de s'égarer quand la volonté non moins souple que tenace de notre ami Me Louis Franck guida la Conférence sur un terrain

plus brûlant. A son instigation il fut ainsi voté : « Qu'il y » a lieu d'accorder un privilège aux créances du chef » d'abordage ;

« Qu'il y avait lieu de renvoyer à une Commission la » question de savoir si le même privilège doit s'appliquer » aux autres accidents de navigation ayant causé préjudice » à des tiers ;

« Qu'il n'y a pas lieu de donner en principe au privilège » d'abordage un rang semblable à celui qu'il occupe dans » les lois anglaise et américaine, en laissant à la Commis- » sion la latitude de se prononcer sur le rang qu'il convient » de lui assigner, ainsi qu'aux autres privilèges, dans le » projet à soumettre en seconde lecture à la conférence » prochaine. »

Cette Commission était composée de MM. Acland (Londres), Asser junior (Amsterdam), Autran (Marseille), Berlingieri (Gênes), Carver (Londres), Louis Franck (Anvers), Fromageot (Paris), Hennebicq (Bruxelles), Lyon-Caen (Paris), Marghieri (Naples), Alfred Sieveking (Hambourg), René Verneaux (Paris), Antonio Vio (Fiume). Elle n'eut pas le loisir de se réunir avant la Conférence de Liverpool, et ses membres durent se borner à échanger par écrit des observations brèves sur le texte d'un avant-projet.

A l'examen de cet avant-projet, la Conférence de Liverpool consacra deux jours ; le débat prit une véritable ampleur ; de nombreux orateurs, admirablement qualifiés, y apportèrent les plus précieuses contributions. Les détails se creusèrent, des concessions se consentirent entre représentants et défenseurs de théories extrêmes, et l'on eut, en fin de compte, la conception très nette que l'accord n'était plus très éloigné.

Néanmoins l'atmosphère, trop chaude encore, de ce champ clos d'où la courtoisie n'exclut pas l'obstination,

ne permettait pas d'aborder une rédaction et la Conférence eut recours de nouveau à la Commission, dont elle accrut le nombre des membres par l'adjonction de MM. Morel-Spiers (Dunkerque), Le Jeune (Anvers), Leslie Scott (Liverpool), William Gow (Liverpool) et James Simpson (Liverpool) ; elle le fit dans les termes suivants :

« La Conférence, considérant, en présence des discus-
» sions et des propositions hautement intéressantes pro-
» duites à cette réunion, qu'il y a toute probabilité que l'on
» pourra parvenir à concilier les divergences d'opinion
» subsistant encore, considérant, en outre, que la forme et
» le texte de l'avant-projet, tel qu'il est conçu à présent,
» pourraient être utilement révisés, prie le Bureau perma-
» nent d'en référer à nouveau à la Commission déjà
» nommée. »

La Commission se réunit en juin 1906 à Paris et arrêta un avant-projet de traité dont se trouve par conséquent saisie la toute prochaine conférence de Venise.

Sans perdre de vue le premier avant-projet sur lequel s'était ouverte la discussion à Liverpool, la Commission de Paris avait pris pour base de ses travaux le texte de l'avant-projet préparé par l'Association française.

Il y a évidemment quelque avantage à juxtaposer ici même les trois textes d'avant-projets dont nous venons de parler :

Textes des Avant-Projets

I

De Liverpool (1905)

Article Premier

Les hypothèques, mort-gages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans chacun des pays contractants, seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans leur pays d'origine, sauf ce qui sera dit ci-après pour les privilèges.

Art. 2

Les hypothèques maritimes et autres droits similaires sont primés par les privilèges.

Art. 3

Sont privilégiés sur les navires :

1° Les créances du chef de frais de justice, taxes et impôts publics, des frais de garde et de conservation ;

II

De l'Association française (1905)

Article Premier

Texte de Liverpool.

Art. 2

Texte de Liverpool.

Art. 3

Sont privilégiés, dans l'ordre suivant. sur le navire et le fret net du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée :

III

De la Commission de Paris (1906)

Article Premier

Les hypothèques, mort-gages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans leur pays d'origine seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.

Art. 2

Les droits mentionnés dans l'article précédent sont primés par les privilèges.

Art. 3

Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée (voir art 2 et

Liverpool (1905)
(suite)

2o Les indemnités dues pour sauvetage, pilotage, remorquage et avarie commune pendant le dernier voyage ;

3o Les gages du capitaine et de l'équipage, depuis le dernier engagement. mais avec, au plus, une durée de douze mois ;

4o Les créances du chef de dommages causés par abordage ;

5o Les débours du capitaine, les avances par lui faites pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, le prêt à la grosse, les dommages-intérêts pour avaries et manquants, les créances pour réparations, fournitures. victuailles, équipement, main-d'œuvre, pour autant seulement que ces créances soient nées et exercées au port où le navire se trouve, ou dans les ports du même pays où il fait escale pendant le même voyage.

Association française (1905)
(suite)

1o Les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ;

2o Les indemnité dues pour sauvetage, assistance, remorquage et avarie commune ;

3o Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement.

4o Les indemnités dues à raison d'abordage ou de tout autre accident imputable aux navires ;

5o Les débours du capitaine, les avances à lui faites pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, le prêt à la grosse, les dommage-intérêts pour avaries et manquants, les créances pour réparations, fournitures, victuailles, équipement et main-d'œuvre ;

6o Les primes d'assurances.

Commission de Paris (1906)
(suite)

3 du traité sur la responsabilité des propriétaires de navires) :

1o Les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ;

2o Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de six mois ;

3o Les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

4o Les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

Liverpool (1905)
(suite)

ART. 4

Le privilège accordé par l'article précédent ne subsiste que si la créance dont s'agit est justifiée dans les formes requises, soit par la loi du pays où elle est née, soit par la loi nationale du navire, et satisfait aux conditions imposées par l'une ou l'autre de ces lois pour le maintien du privilège.

ART. 5

Dans le cas où le privilège n'est pas restreint aux créances nées pendant le dernier voyage, l'ordre des privilèges est en sens inverse de la date des voyages. Pour un même voyage, le rang se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc.

Association française (1905)
(suite)

ART. 4

Sauf en ce qui concerne les loyers des gens de mer, le rang des privilèges est déterminé par la date des créances, les plus récentes ayant toujours la priorité.

ART. 5

Les créances privilégiées ou hypothécaires sont justifiées, les premières d'après la loi du lieu où elles ont pris naissance ; les secondes, d'après la loi du pavillon.

Commission de Paris (1906)
(suite)

ART. 4

Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; celles-ci viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

ART. 5

Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir.

Liverpool (1905)
(suite)

ART. 6

Le caractère privilégié de toute créance se prescrit par un an.

Les lois nationales règlent l'effet du transfert de la propriété du navire en ce qui concerne les privilèges et hypothèques.

Association française (1905)
(suite)

ART. 6

Le privilège s'éteint par l'exspiration du délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir.

ART. 7

Le privilège sur le fret n'existe qu'autant que le fret est encore dû ou demeure entre les mains du capitaine.

Commission de Paris (1906)
(suite)

ART. 6

Le privilège du fret n'existe qu'autant qu'il n'est pas encaissé par le propriétaire personnellement.

Difficultés de principes.

La forme timide sous laquelle s'était présentée la question à Amsterdam, l'extension inattendue que lui donna l'intervention de Me Louis Franck, les étroites limites malgré tout imposées à la première commission, l'ardeur des plaidoyers et les tâtonnements encore hésitants de la Conférence de Liverpool, la sobriété des commentaires dont la Commission de Paris a fait suivre son avant-projet en vue de la Conférence de Venise, tout cela indique une gêne et une contrainte plus sensibles qu'à l'habitude dans les travaux des comités de droit maritime.

Et cependant il est à l'heure actuelle permis d'avancer en toute certitude que l'ensemble de ces efforts n'a rien laissé dans l'oubli ni l'ombre de tout ce qui a trait à la question et peut aider à la résoudre.

Peut-être est-il possible de fixer à cette situation une double cause :

Invinciblement d'abord l'esprit des juristes n'a pu suffisamment séparer du Code civil ces vocables *hypothèques* et *privilèges* ; le mot appelle l'idée, l'idée évoque le fond, c'est-à-dire l'âme même du droit de chaque pays. D'où une certaine répugnance chez les représentants des nations à laisser porter une atteinte, toujours réputée sacrilège, à cette partie du patrimoine national.

Ensuite la conception du droit anglo-saxon est, sur certains points, tellement différente du système continental, la courtoisie intransigeante de nos amis d'outre-Manche s'est si longtemps affirmée sans laisser espérer aucune concession, que pour chacune des théories opposées se posait presque le cruel problème du *to be or not to be*.

Mais c'est ici qu'il faut hautement féliciter les hommes éminents, qui ont pris à ces débats une part active, pour la prudence éclairée dont ils ont secondé leur foi robuste,

notamment MM. Rahusen, Justice Kennedy, Asser, Carver, Sieveking, Louis Franck, Autran, Berlingieri, Morel-Spiers, et d'autres encore. En effet, leurs conseils ont germé dans le temps ouvrant tous les jours un peu plus large à l'idée son chemin en sorte qu'à l'heure présente la double difficulté de principe que nous venons de signaler ne semble plus exister.

En ce qui concerne la première, l'honneur revient à l'Association italienne, et spécialement à M. Enrico Bensa, d'avoir dégagé, dans ce domaine, une formule à la fois scientifique et de bon sens ; le droit maritime n'est pas, ne doit pas, ne peut pas être un droit de tradition ; c'est par essence un droit écrit ; les exigences, les modifications, les progrès incessants de la navigation et du commerce nécessitent impérieusement des règles précises : la mer libre appelle une loi universelle.

Donc forgeons sans hésiter un droit écrit, et de toutes pièces s'il le faut ; les codes civils des nations n'en seront pas atteints.

Quant à la volonté obstinée de nos amis anglais, d'où était née la seconde difficulté, elle a fléchi de son côté, tandis que par ailleurs les plus irréductibles défenseurs des doctrines continentales reconnaissaient volontiers certains avantages au droit britannique. On est arrivé ainsi à l'opinion moyenne et il n'est pas impossible de trouver dans ce système des concessions réciproques les éléments d'une législation non seulement utile, mais peut-être encore harmonieuse.

Ces principes et ces considérations, la Conférence de Venise aura à se les remémorer et à les mettre en pratique quand elle édifiera l'œuvre projetée.

De la fortune de mer

La Commission de Paris n'avait pas seulement charge

de reviser l'avant-projet relatif aux hypothèques et privilèges ; elle avait encore reçu la même mission quant à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Ayant traité d'abord la seconde de ces deux questions, elle n'a pas manqué, en abordant ensuite la première, de signaler l'étroite connexité qui, sur certains points, existe entre l'une et l'autre. Au surplus, la Commission a posé en axiome, à la fois juridique et pratique, que seule l'idée à se faire de la fortune de mer pouvait à cet égard conduire à des conclusions différentes.

Elle a ainsi rappelé les trois systèmes qui coexistent quant à l'étendue des ressources actives que suppose la fortune de mer. Suivant la théorie du Congrès de Gênes de 1902, la fortune de mer comprend l'*universalité des biens de l'armement*, tout ce que vaut le navire, tout ce qui lui accroît, toutes les recettes dont il est l'instrument. Les créanciers ont ici le maximum du gage.

Une seconde opinion, radicalement contraire, limite ce gage au navire et à son fruit normal, *son bénéfice en fin de voyage*, le fret net.

Enfin, un troisième système mixte, considère que les créanciers doivent avoir pour sûreté et garantie, outre le navire, tout ce dont il s'enrichit en cours de navigation, au titre de recette brute, fret et indemnité d'assistance.

La Commission s'est prononcée pour l'adoption de cette dernière théorie et elle a laissé en dehors de la fortune de mer l'indemnité d'assurance.

De l'indemnité d'assurance

Pour notre part, nous nous refusons nettement à laisser à la fortune de terre l'indemnité d'assurance (1), en l'état

(1) Cette opinion est personnelle à l'auteur. L'Association française du Droit maritime s'est au contraire formellement prononcée (1er juin

du moins de la décision prise par la Commission quant à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Qu'il en soit ainsi dans telles législations où l'armateur est toujours tenu, forfaitairement, d'un minimum, passe encore ! Mais que le propriétaire de navires puisse se libérer valablement par l'abandon de choses qui n'existent plus, quand, par ailleurs, lui-même touchera la valeur représentative de ces mêmes choses, c'est là, à notre sens, une injustice criante. En vain nous objecterait-on que les primes d'assurance sont le prix « d'un contrat passé par » l'armateur pour couvrir les aléas que représente sa fortune » de mer vis-à-vis de son patrimoine terrestre » (texte de la Commission). Cet argument est inopérant : nul, en effet, ne peut demander compte à l'armateur de l'emploi qu'il a fait, dans sa fortune terrestre, des bénéfices par lui retirés de la gestion de sa fortune de mer ; il est, d'autre part, indéniable qu'il grève toujours celle-ci du montant de ses primes d'assurance. Vienne un jour un accident, un désastre ; l'armateur conserverait ses bénéfices antérieurs, récupérerait le montant de sa perte et les créanciers, dépouillés, n'auraient aucun recours ? C'est inadmissible.

Cette observation faite, nous nous rallions d'une façon générale aux autres décisions de principe de la Commission de Paris qu'il est possible de ramener à une double conception :

But général de l'accord international

Favoriser le crédit de l'expédition maritime dans la plus large mesure ; asseoir ainsi sur des bases solides la garantie des créanciers hypothécaires ; dans ce but, dégrever le

---

1907) dans le sens de l'avant-projet de Paris, c'est à dire pour la solution qui consiste à laisser l'indemnité d'assurance en dehors de la fortune de mer. Elle a confirmé ainsi ses résolutions antérieures. (Note du Secrétariat général).

navire de priorités auxquelles peut avantageusement suppléer la diligence du créancier, tels les privilèges du vendeur et du constructeur, du fournisseur et du prêteur ; le droit de rétention, l'hypothèque elle-même et la saisie offrent de suffisantes ressources. Rendre par contre meilleure que dans le passé la situation de ceux dont les services et l'assistance auront été précieux à l'expédition, de ceux aussi dont la faute nautique aura compromis, diminué ou ruiné la fortune.

Enfin, nous estimons encore avec la Commission qu'il est sage de soumettre les privilèges à une courte prescription.

Il nous reste maintenant à entrer dans le détail de son avant-projet.

*
* *

Hypothèques. — La Commission n'a apporté à l'article premier de l'Association française qu'une légère modification de pure forme.

Elle a en somme simplement décidé de ne point toucher à cet égard aux législations nationales, et émis le vœu d'une entente à intervenir dans le but de provoquer pour les charges hypothécaires, l'obligation d'une large publicité. La question valait qu'on insistât et le texte de l'article premier de l'avant-projet ne nous donne point satisfaction : En effet, sa première partie nous semble devoir être scindée, et modifiée en ce qui concerne la publicité ; que les droits hypothécaires soient partout respectés, dès lors qu'ils auront été régulièrement établis au pays d'origine, c'est parfait pour l'instant ! c'est là, en réalité, plus une affaire de forme que de fond. Mais il n'en est plus de même de l'indispensable publicité qui doit suivre ; il importe peu, en somme, à un créancier hypothécaire éventuel que la loi de son futur débiteur ait organisé la publicité des droits

antérieurs par une inscription opérée sur des registres dont le lieu de dépôt peut varier; douane dans certains pays, tribunal de commerce dans d'autres, direction de port, etc... Il retrouvera toujours cette inscription et ne court le risque que d'une perte de temps pour se renseigner. Cependant, tous les pays n'ont pas un système régulier de publicité : la Suède et la Norvège en sont, par exemple, complètement dépourvues, tandis que la Grèce n'a prévu qu'une inscription au livret du navire, ce qui exclut tout contrôle et permet en conséquence l'erreur ou la fraude.

Où donc est la sécurité dans un tel chaos? Il est, par suite, indispensable que la Conférence prenne une résolution qui, sans toucher aux modes constitutifs des droits qui nous occupent, en détermine une publicité rigoureusement précisée dans sa forme, à peine de déchéance.

Nous avons préconisé ailleurs la double inscription : 1° sur un registre spécial au port d'attache, et 2° sur le principal papier du bord. Nous reprenons cette proposition.

* * *

Privilèges. — L'article 2 de l'avant-projet ne peut soulever aucune discussion puisqu'il établit seulement la priorité des créances privilégiées sur tous droits hypothécaires ou similaires; cette disposition n'a jamais été contestée.

En revanche, l'article 3 peut contenir en germe la réouverture d'interminables débats; il tranche en effet la plupart des questions de principe et départage les opinions ardemment défendues dont l'examen général a fait l'objet des premières pages de ce rapport. Son paragraphe premier énonce d'abord la masse active sur laquelle s'exerceront les privilèges.

Composition du gage

Quelle en est la composition ?

« Le navire, les accessoires du navire, et enfin le fret » du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée.»

Du navire lui-même, rien de particulier à dire ; sa coque, ses agrés et apparaux, tout son ensemble en un mot, forment le premier gage naturel de ses créanciers.

Mais les accessoires et le fret ? La question et plus complexe et il est nécessaire de se reporter, pour en fixer l'étendue, aux travaux de la Commission sur l'avant-projet de limitation de la responsabilité. Les accessoires, suivant les articles 2 et 3 de ce dernier texte, sont :

« 1° Les indemnités dues au propriétaire de navire » pour avaries communes en tant que celles-ci constituent » des dommages matériels subis par le navire et non » réparés ;

« 2° Les indemnités dues pour réparation de dommages » quelconques subis par le navire ;

« 3° Les sommes revenant au propriétaire du navire » pour assistance ou sauvetage ne sont pas considérées » comme des accessoires du navire, les indemnités dues » ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, » subventions ou autres subsides nationaux. »

Avaries communes

La disposition restreignant les indemnités dues pour avaries communes à la valeur de réparations des dommages seulement encore existants nous paraît souverainement équitable ; il ne serait pas juste que la réparation matérielle déjà faite du dommage fût accrue de sa représentation en espèces. Le créancier qui a supporté les dégâts courrait le risque de n'être point payé et les créanciers privilégiés postérieurs à lui s'enrichiraient ainsi à ses

dépens. Cette simple constatation doit suffire pour nous dispenser d'entrer dans de plus longs développements.

Dommages à recouvrer

Quant aux indemnités dues pour réparations de dommages quelconques subis par le navire, elles doivent comprendre toutes les sommes que le navire pourra recouvrer de ce chef; ainsi tout préjudice causé par un tiers au navire et ayant ouvert à ce dernier l'exercice d'une action en dommages, augmentera de ses résultats possibles le patrimoine des créanciers. C'est légitime.

Indemnités de sauvetage et assistance

Il ne l'est pas moins que le gage soit augmenté des indemnités de sauvetage et assistance qui pourraient être dues au navire : si elles ne constituent qu'un produit accidentel et aléatoire du navire en général, elles sont bien, malgré tout, un fruit de l'expédition maritime, du capital naviguant. En particulier même, c'est le fruit naturel et normal unique des navires spécialement armés en vue de l'assistance et du sauvetage.

Pour ceux-ci, qui ne reçoivent point de fret, aucune objection n'a été soulevée ; mais pour les autres, on a prétendu que l'éventualité du retour aux créanciers des indemnités dont s'agit pourrait les éloigner de toutes tentatives de sauvetage et d'assistance. Encore que nous soyons ici dans le domaine du droit et du conflit des intérêts, il ne nous paraît pas possible que de telles considératians puissent affaiblir les traditions d'honneur et de générosité dont se grandit l'orgueil des peuples. Mais nous ajoutons, en outre, que l'aubaine d'une indemnité, dont l'importance peut être considérable, doit toujours être, pour le débiteur même le plus obéré, l'heureuse opération dont le résultat

entrevu sera de réduire sensiblement, sinon d'éteindre le passif. En fait, d'autre part, à supposer qu'un armateur nourrisse les sentiments dont on s'inquiète, son capitaine y peut demeurer étranger, l'armateur naviguant étant encore la rare exception.

Primes et subventions

Nous nous inclinons devant les raisons qui ont fait écarter du gage les primes, subventions et autres subsides nationaux. D'une part, ces raisons sont d'ordre intérieur pour chaque pays et par ailleurs ces allocations peuvent être envisagées comme un don spontané et volontaire, encouragement à l'expédition, compensation des risques de l'aventure.

Indemnité d'assurance

C'est précisément le caractère que n'a pas l'indemnité d'assurance et ici, pour les causes que nous avons déjà exposées, nous nous séparons de la Commission.

Nous émettons en conséquence le vœu de voir figurer à l'énoncé des accessoires du navire l'indemnité d'assurance (1).

Fret

Reste enfin le fret.

Certaines législations admettent que le fret est juridiquement étranger au navire et lui réservent un sort et un traitement distincts de celui-ci. Il en est ainsi en Italie et en France. La plupart, au contraire, des autres lois nationales, considèrent le fret comme accessoire inséparable du

(1) On a vu plus haut que l'Association française n'a pas admis ce vœu. (Note du Secrétariat général).

navire : il faut bien reconnaître que cette doctrine se rapproche davantage de la vérité, à raison même de la tendance générale à envisager comme une sorte d'entité juridique l'expédition maritime.

Elle a en outre pour avantage précieux et immédiat de faire disparaître les difficultés considérables que crée, dans la pratique, la distinction dont l'Italie seule a persisté à solliciter le maintien.

C'est donc à la presqu'unanimité que la Commission a incorporé le fret aux accessoires du navire. Mais cette disposition nouvelle devra-t-elle s'entendre du fret net ou du fret brut ? Ce fret sera-t-il grevé en tout état de cause ? Enfin à quel document se référera-t-on pour en déterminer le montant ?

Fret net. Fret brut

Dans notre système, les hasards et les besoins, les bénéfices et les charges de l'aventure maritime forment un tout; en sorte que l'ensemble des sommes gagnées par le navire, au titre de produit de l'expédition doit accroître le gage des créanciers. Aussi estimons-nous, d'accord avec la Commission, qu'il n'y a lieu de déduire du fret brut aucune des charges du voyage avant de l'affecter à la garantie des privilèges. On a cependant fait observer que dans un certain cas, il y aurait lieu à une diminution : il s'agit de l'hypothèse des ristournes; mais ce ne serait pas là, à proprement parler, une exception à notre règle, puisqu'en réalité cette diminution du fret serait le résultat d'une condition même du contrat en vertu duquel le fret aurait été stipulé.

Ristournes. Fret toujours dû

Le fret peut être payé d'avance ou payable seulement à destination. Il est indispensable, pour l'efficacité de cette

loi et la sûreté des créances qu'elle veut protéger, qu'aucune distinction ne soit établie à cet égard. Si le fret a été touché, il doit être intégralement rapporté; en tout état de cause il s'ajoute au gage. (Voy. art. III de l'avant-projet de traité sur la Responsabilité des propriétaires de navires)

Détermination du quantum du fret

Son quantum peut être révélé par deux sortes de documents, la charte-partie ou le connaissement; mais il peut aussi être tenu secret, d'une part parce qu'il n'existe pas nécessairement toujours une charte-partie et d'autre part à raison de l'emploi de la formule « prepaid » au connaissement : si bien qu'en une telle occurence, il serait impossible d'être renseigné sur la valeur du fret et sans recourir à d'autres moyens. Enfin, dans l'hypothèse plus simple où aucune charte-partie n'aura été créée, mais où le connaissement indiquerait le taux du fret, c'est à cette indication qu'il faudrait s'en remettre.

En décidant que le privilège des créanciers porterait sur le fret de la charte-partie et non sur celui du connaissement, la Commission a donc adopté une formule beaucoup trop étroite et qui pourrait être modifiée dans le sens suivant : Le fret sera déterminé de préférence par la charte-partie, à défaut par le connaissement et, au cas d'absence de charte-partie et d'indications au connaissement, par tous moyens de preuve autorisés par les législations nationales.

Fret du voyage pendant lequel est née la créance

Bien entendu enfin les créances privilégiées ne peuvent prétendre qu'au fret du voyage pendant lequel elles sont respectivement nées.

En ce qui concerne la définition du voyage, il ne nous semble pas opportun de revenir sur les discussions anté-

rieures. Encore devons-nous, brièvement tout au moins, rappeler leurs résultats.

La Commission d'Anvers, en septembre 1903, s'était ainsi exprimée :

« Le voyage sera réputé fini après le débarquement final « des marchandises et des passagers se trouvant à bord du « navire et renseignés aux manifestes, au moment où l'obli- « gation est née, et, en cas d'obligations successives, après « débarquement final de l'ensemble des marchandises et « des passagers se trouvant à bord au moment tant de l'un « que de l'autre évènement.

« Si le navire ne porte ni marchandises ni passagers, le » voyage sera réputé fini au premier port où il abordera » ou au port même où il se trouve. »

Il y avait dans cette délibération une précision suffisante pour la matière que nous traitons. Mais la connexité même existant entre la question des Hypothèques et celle de la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires, devait normalement conduire à une formule plus élastique.

Dans une étude remarquable, destinée à guider les travaux de la Conférence d'Amsterdam (R. I. D. M. XIX, p. 628), M. de Valroger, examinant particulièrement la notion du voyage au point de vue de l'étendue de la Responsabilité des armateurs, faisait remarquer que le texte de la Commission d'Anvers s'éloignait sensiblement du droit anglais. Tandis que la première fixait une responsabilité limitée au voyage, le second la tarife pour chaque accident distinct. La Commission de Paris, recourant à un moyen terme, a précisé pour les créanciers le droit de saisir le navire même avant la fin du voyage et de réclamer caution pour libérer le navire saisi ; en sorte que l'armateur, pouvant choisir entre la caution ou la réalisation de son navire, est le seul maître du voyage; de toutes façon sa

décision le liquide et en arrête l'actif. Il suit de là que le fret serait nécessairement compris dans les comptes établis soit au moment de la réalisation, soit dans le chiffre de la caution à laquelle serait astreint l'armateur.

Prix des passages

La Commission de Paris, cherchant à définir exactement les fruits — accessoires du navire, a vainement tenté de trouver un terme global comprenant le prix des passages. Nous n'y réussissons pas non plus : il est, dans tous les cas, certain que cette rétribution de transport est essentiellement assimilable au fret et suivra le sort du fret. (Voy. art, 3 de l'avant-projet sur la limitation de la Responsabilité des propriétaires de navires).

Après avoir fixé la composition du gage, l'article 2 de l'avant-projet détermine à la fois les privilèges et leur ordre comme suit :

Créances privilégiées et leur rang

« 1° Les frais de justice, taxes et impôts publics, les » frais de garde et de conservation ;

» 2° Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le » dernier engagement mais avec, en plus, une durée de » six mois ;

» 3° Les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

» 4° Les indemnités dues à un autre navire, à sa car- » gaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un » abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute » nautique du navire. »

Frais de justice, taxes et impôts publics

Les frais de justice n'ont pas à retenir notre attention ; ils occupent une situation de faveur indiscutée et quand

bien même ils ne mériteraient pas davantage que les bases et impôts publics, ils sont au même titre inexpugnables : si ce n'est à raison d'une sympathie qu'ils n'inspirent pas, si ce n'est pas non plus par la force du droit, c'est, plus invinciblement, par le droit de la force.

Frais de garde et de conservation

Quant aux frais de garde et de conservation, leur place est ici légitime ; ils sont, en date, les derniers exposés pour assurer aux créanciers la remise du gage intact.

Gages et loyers du capitaine et de l'équipage Capitaine fautif.

Le privilège du capitaine et de l'équipage n'est pas moins justifié, pour des considérations d'humanité, même avec l'extension que la Commission lui a attribuée. En ce qui concerne toutefois les gages du capitaine, convaincu de faute nautique, ne conviendrait-il pas d'édicter une déchéance de cette faveur entière ? Nous le pensons.

Indemnités d'assistance et de sauvetage

Les indemnités dues pour assistance et sauvetage prennent le rang que leur vaut leur caractère ; ce sera, notamment en France, une heureuse réparation de l'oubli du législateur. Ne nous fallait-il pas en effet remédier au silence, à ce sujet, de l'article 191 du Code de commerce au moyen du paragraphe 3 (frais faits pour la conservation de la chose) de l'article 2102 du Code civil ? Et encore ne saurions-nous passer sous silence l'indécision dont a fait preuve notre Cour de Cassation le 19 janvier 1864, quand elle a eu à se prononcer sur ce conflit d'un des privilèges généraux de notre droit avec les privilèges spéciaux sur le

navire. Le projet de 1867, comme la loi belge de 1879 d'ailleurs, éloignait aussi beaucoup trop le rang de ce privilège. Le code allemand, le code hollandais et le droit anglais étaient beaucoup plus près de la justice. La Commission s'en est sagement inspirée.

Faute nautique. — Indemnités dues pour dommages aux tiers. — Abordage. — Autres accidents.

La paragraphe 4 de l'article 3 de l'avant-projet suppose aux créances privilégiées qu'il énonce une seule origine, nettement caractérisée : *la faute nautique du navire*, qu'elle ait d'ailleurs occasionné *un abordage ou tout autre accident*. La Conférence d'Amsterdam ne s'était prononcée pour le principe du privilège qu'en ce qui concernait le dommage causé par abordage (1). M. Louis Franck avait bien proposé un texte envisageant également les autres accidents, maist c'est précisément sur notre amendement que la disjonction fut ordonnée. La Commission de Paris reprend donc l'idée de notre distingué confrère d'Anvers : nous la suivrons (1) d'autant plus volontiers que notre intervention sur ce point à Amsterdam n'avait pour but que de provoquer l'adhésion expresse de la Conférence à cette seconde partie de la motion de M. Louis Franck ; mais la disjonction ayant été votée, la Conférence ne fut pas consultée davantage.

Tiers créanciers

Elle ne le fut pas non plus sur cette autre question, qui a cependant son importance : le privilège du chef d'abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nau-

(1) L'Association française (1er Juin 1907 a été d'avis d'écarter le privilège attribué par l'avant projet avec indemnités pour abordage. (Note du Secrétariat général.)

tique, doit-il être étendu à toutes les créances pour dommages ou réservé seulement à une certaine catégorie de ces créances ? Nous nous expliquons : le texte de la Commission n'accorde le bénéfice de ce privilège qu'aux *indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage et à ses passagers* par le navire auquel est imputable la faute nautique.

Autres victimes

La résolution de principe de la Conférence d'Amsterdam, favorable au navire victime, n'est pas exclusive de l'extension de la même faveur à *d'autres victimes*, du même évènement dommageable.

Or, en dehors des intérêts lésés à bord du navire abordé ou victime de l'accident générateur du privilège, peuvent se trouver d'autres intérêts également lésés par le même fait : tels ceux prévus à l'article 2 de l'avant-projet sur la Responsabilité, paragraphes 1 et 3 (intérêts se trouvant à bord du navire fautif, et digues, quais et autres objets fixes).

Il se peut que le patrimoine responsable du navire fautif couvre suffisamment les droits privilégiés du navire victime. Mais si l'armateur du navire fautif est insolvable et ne peut, par conséquent, dans les termes de l'article 4 de l'avant projet sur la responsabilité, compléter en espèces la valeur du patrimoine responsable, telle qu'elle est fixée par l'article 3 du même avant-projet, à concurrence des sommes prélevées par les créanciers privilégiés, il suivra de là que les créanciers des paragraphes 1 et 3 de l'article 4 précité n'auront rien à se partager.

Les uns et les autres cependant puisent leurs droits de créance à la même source : délit, quasi-délit ou faute du débiteur. Pourquoi la loi leur réserverait-elle un traite-

ment différent ? Parmi les critiques les plus vives dirigées à l'encontre du privilège nouvellement institué en faveur de l'abordé, figurait celle qui refusait à ce systême tout fondement juridique ; jamais le délit, le quasi-délit ou la faute n'ont engendré de droit de priorité pour la victime sur les biens du débiteur responsable du fait dommageable. Sans méconnaître la haute valeur de l'argument, nous l'avons combattu, simplement parce que la disposition nouvelle nous semblait bien répondre à une nécessité au sujet de laquelle on a exposé les meilleures raisons. Néanmoins nous ne sommes pas éloignés de penser que ce qui est réputé vrai pour *certaines* victimes de l'accident doit l'être au même titre pour *toutes* les victimes du même fait.

A cet égard, la Conférence de Venise pourra donc se poser la question de savoir s'il convient d'avantager, dans quels cas et dans quelle mesure, les intérêts dont nous venons de parler.

Privilèges écartés. — Avaries et manquants

L'Association française avait groupé dans le paragraphe 5 de l'article 3 de son avant-projet, sensiblement calqué sur celui de Liverpool, une série de créances dont le caractère privilégié est actuellement reconnu à peu près partout. La Commission de Paris les a éliminées en considération d'abord du principe adopté de la réduction des privilèges et ensuite parce que, en fait, le créancier averti et diligent pourra utilement prendre toutes mesures pour se faire payer ou garantir ses fournitures ou sa main d'œuvre. Seules les créances du chef d'avaries ou manquants pourraient être tenues comme sacrifiées par le nouveau texte.

La Conférence prochaine s'attirerait, en s'en préoccupant quelque peu, la reconnaissance des chargeurs.

Primes d'assurances

Enfin la Commission a encore écarté le privilège pour primes d'assurances, dont l'Association française demandait le maintien. (1)

A notre sens, ce privilège s'imposera si, comme nous le préconisons, l'indemnité d'assurance est incorporée à la fortune de mer ; si elle en est au contraire séparée, il n'est que logique de ne pas permettre à l'assureur d'avoir une situation de faveur dans cette même fortune de mer qu'il n'enrichirait jamais et appauvrirait toujours. Il saurait dans ce cas, qu'il ne contracte qu'avec la fortune de terre de l'armateur et aurait à se soumettre à toutes les éventualités pouvant en résulter pour lui.

Rang

Nous en avons fini avec l'énumération des privilèges. D'une façon générale, leur rang se règle d'après cette énumération même et les créances figurant à un même numéro dans l'article 3 viennent au marc le franc. L'article 4 n'établit de dérogation à ce principe qu'en ce qui concerne les indemnités de sauvetage et d'assistance : le dernier service rendu étant, en effet, réputé celui qui a assuré la conservation du gage commun, ces indemnités doivent normalement prendre rang en sens inverse de la date où elles sont nées.

En en décidant ainsi, la Commission a réduit aux seules créances du chef d'assistance ou sauvetage une règle que l'Association française aurait voulu étendre à tous les privilèges, hormis celui de l'équipage : elle a repoussé aussi

(1) L'Association française (1er Juin 1907) a renoncé à demander le maintien de ce privilège. (Note du Secrétariat général.)

une autre théorie, fondée sur l'idée du voyage et dont le résultat eût été de faire primer par les créances du dernier voyage toutes celles des voyages précédents, en remontant l'ordre de ces derniers.

Nous partageons, sans aucune réserve, l'avis de la Commission; le législateur n'a pas à se substituer à la prudence, à l'habileté, à la diligence dont le créancier de l'aventure maritime, surtout, ne doit pas se départir; l'essentiel est d'armer ce dernier suffisamment; or nous avons vu à cet égard que son droit de saisir et d'exiger caution le garantit sans précarité; à lui d'agir au mieux de ses intérêts.

Justification des formes requises par les lois nationales

Le privilège attaché à la créance résultant avec une rigoureuse précision de la qualité même de la créance, il devient inutile de se préoccuper de la question de forme que traitait l'article 4 de l'avant-projet de Liverpool. L'article 5 du projet de l'Association française subit naturellement le même sort, sauf en ce qui touche aux créances hypothécaires.

Prescriptions

Il faut toutefois, pour que notre opinion soit soutenable sur ce point, que le créancier privilégié ait manifesté son droit dans un délai fixe. Tenant compte du vœu précédemment exprimé quant à une prescription de courte durée, la Commission a limité à une année le dit délai (article 5). Cependant, autant pour garantir le créancier de bonne foi que pour ne point heurter le droit anglais, où la prescription n'existe pas dans la loi et est laissée à l'appréciation du juge du fond, la Commission ne fait courir ce délai que du jour où il est établi que le créancier a pu agir : c'est, suivant nous, aussi équitable que possible.

Fret toujours exigible

Etant donné ce que nous avons plus haut exposé de notre conception du fret-accessoire, on comprendra notre désir de voir disparaître purement et simplement de l'avant-projet l'article 6 dont le singulier effet serait de priver les créanciers de cette part d'actif de leur patrimoine-débiteur quand le propriétaire du navire en aurait personnellement encaissé le montant. Pratiquement, cette disposition, que rien ne justifie, permettrait, dans la majorité des cas, de ne pas faire figurer le fret dans la masse active responsable; or le fret y doit toujours être versé par son débiteur naturel, si celui-ci ne s'en est pas encore acquitté, ou par celui qui déjà l'a perçu, quelle que soit sa qualité.

* * *

Transfert de propriété de navire. — C'est éventuellement seulement que la question se posera à la Conférence de Venise; il est cependant permis de remarquer que sa solution est indispensable pour parfaire l'œuvre qu'entreprendra cette assemblée.

En règle générale, on peut dire que les législations nationales ont prévu la mention de transfert sur le document ou registre public déjà désigné pour l'inscription des droits hypothécaires ou similaires : la diversité des mesures de publicité est néanmoins plus grande qu'en cette dernière matière. Le tableau dressé par M. Fromageot R. I. D. M. XVII, p. 521 et 522) en donnera l'indication très nette et très précise : on y trouvera en revanche un très intéressant effort tenté par certains pays pour assurer, par l'intermédiaire de leurs agents consulaires, les régularisations, aux ports d'origine, des transferts intervenus à l'étranger.

Cette organisation de la publicité, que nous avons sou-

haité voir appliquer aux hypothèques, devrait, dans tous les cas, se généraliser dans toutes les législations. Ce serait un premier pas vers la suppression des difficultés.

Il n'en resterait pas moins à déterminer le sort des créanciers privilégiés et hypothécaires dans l'hypothèse d'un transfert ainsi régulièrement accompli et publié.

Il nous paraît difficile de ne pas maintenir en leur faveur le droit de suite, dont les créanciers chirographaires seraient d'ailleurs désormais dépourvus. Mais il sera de la plus haute importance d'en limiter les effets par des formalités de purge d'autant plus simples et rapides que, durant leur accomplissement, l'acquéreur du navire ne saurait, d'une part, se démunir entièrement de son prix, pas plus qu'il ne pourrait, d'autre part, hypothéquer le navire.

CHARLES-EUGÈNE LEFEBVRE,
Avocat à la Cour d'Appel d'Alger.

Hypothèques et Privilèges maritimes

RAPPORT

présenté à l'Association française du Droit Maritime

au nom de la Commission du groupe de Bordeaux

PAR

M. Henry Lureau
Docteur en droit, dispacheur

L'hypothèque et les privilèges portant sur un objet qui par sa destination même est susceptible de se déplacer, rendent la situation d'un créancier absolument précaire, si ce créancier n'a pas la certitude de voir sa créance garantie en pays étranger au même titre que dans le pays où la dette a été contractée. Il ne faut pas que des causes accidentelles telles que la vente ou la saisie dans un port plutôt que dans un autre puissent compromettre l'existence et la portée de l'hypothèque ou du privilège, il ne faut pas non plus qu'un créancier chirographaire puisse, en arrêtant le navire dans un port déterminé, se débarrasser commodément des hypothèques ou des privilèges qui peuvent grever ce navire.

Les avantages que le commerce maritime doit et peut retirer du crédit sont incontestables, mais il est indispensable que le navire, gage du prêteur, se trouve dans une situation claire. Les privilèges étant occultes par nature constituent donc un obstacle au regard de l'hypothèque et

votre Commission a été amenée tout naturellement à penser qu'il est nécessaire de restreindre autant que possible le nombre des privilèges.

Ce principe étant admis, votre Commission a examiné successivement les différentes créances classées comme privilégiés dans l'art. 3 de l'avant projet de traité qui fera l'objet des discussions de la Conférence de Venise. Ces créances sont au nombre de 4.

Rappelons qu'aux termes de l'art. 192 du Code de Commerce, les privilèges maritimes sont au nombre de 11. La limitation apportée par les auteurs de l'avant-projet de traité est donc sensible au regard du droit français. Les privilèges maintenus dans l'avant-projet sont, par rapport à notre droit au nombre de deux : 1° les frais de justice, 2° les gages et loyer du capitaine et de l'équipage.

Tous les autres privilèges sont supprimés et il est ajouté deux privilèges : 1° Indemnité due pour sauvetage et assistance ; 2° Indemnité due à un autre navire pour abordage.

Aux termes de l'avant-projet de traité que nous examinons, seraient privilégiés dans l'ordre suivant : 1° les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation; 2° les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de six mois; 3° les indemnités dues pour sauvetage et assistance; 4° les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers à raison d'un abordage ou de tous autres accidents résultant d'une faute nautique du navire.

Examinons successivement ces différentes créances et, préoccupés des traditions commerciales, propres à notre pays, demandons-nous, d'une part, s'il convient de concéder à toutes les créances énumérées plus haut le caractère de

créances privilégiées et, d'autre part, si les auteurs de l'avant-projet n'ont pas fait dans l'énumération de notre art. 191 des réductions incompatibles avec nos mœurs et nos habitudes commerciales modernes.

Il est bien entendu que ne nous devons pas perdre de vue qu'il s'agit de conclure un accord international et qu'étant données les divergences profondes existant dans les législations des pays appelés à contracter, cet accord ne pourra résulter que de larges concessions réciproques.

Les frais de justice sont placés au premier rang. Le privilège quant à ces frais est de règle dans tous les états.

Au deuxième rang sont placés les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement mais avec, au plus, une durée de six mois.

Notre Code de Commerce plaçait ce privilège au sixième rang, et les gages n'étaient privilégiés que pour le dernier voyage. Dans l'avant-projet, il est question d'une durée de six mois, et une limitation de temps nous paraît beaucoup plus exacte que la durée du « dernier voyage », expression qui ne correspond pas à l'état de la navigation moderne. Votre Commission a pensé qu'il y a lieu, pour des considérations humanitaires, d'un caractère très réel, de maintenir au deuxième rang à titre de créance privilégiée les gages du capitaine et de l'équipage pour la durée de six mois stipulée dans l'avant-projet.

Avec le § 3, indemnité pour sauvetage et assistance, nous entrons dans les innovations.

Aucune divergence d'opinion ne s'est manifestée parmi nous sur ce point, nous avons été d'accord pour reconnaître la nécessité de concéder un privilège aux sauveteurs et de donner à ce privilège le troisième rang.

Si des créanciers méritent d'être favorisés par la loi, ce sont, à coup sûr, les sauveteurs. Tous les autres créanciers perdraient, en effet, leur créance si les sauveteurs n'avaient

pas sauvé le gage commun. Il est indispensable, d'autre part, d'encourager les gens de mer à donner assistance, et il faut qu'ils aient la certitude de toucher dans tous les cas la rémunération du service rendu.

L'avant-projet de traité ajoute aux 3 catégories de privilèges que nous venons d'examiner : « les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire. »

Un privilège de cette nature n'a pas trouvé grâce devant votre Commission et nous avons vainement cherché les raisons de droit ou de fait qui pouvaient le justifier. Ce privilège existe cependant dans le droit américain et dans le droit anglais et il est même inscrit au premier rang dans le droit de ces deux pays. Après de longues discussions, il a été admis par le Congrès d'Amsterdam et par le Congrès de Liverpool, et il s'est même formé une majorité en sa faveur parmi des délégués français. Nous avouons ne pas comprendre comment un privilège peut être utilement concédé à des crèances qui ne servent en rien à préserver ou à conserver le gage commun ; comment une créance née d'un quasi-délit pourrait primer des créances hypothécaires et même les créances ordinaires. S'il convient d'accorder un privilège à l'abordé il n'existe selon nous aucune raison de ne pas déclarer privilégiées toutes les créances nées de de tous dommages occasionnés à des tiers.

L'avant-projet de traité ne reconnaît aucun privilège aux fournisseurs qui ont fait crédit au navire, et il reconnait un privilège au créancier du chef d'abordage lequel n'a évidemment rendu aucun service au navire abordeur. De plus l'évènement donnant naissance à la créance, l'abordage, a été un cas imprévu, fortuit, et l'assurance beaucoup plus que le privilège nous a paru destinée à garantir les conséquences des évènements imprévus et fortuits.

Pourquoi garantir plutôt l'abordé que l'abordeur? L'abordage, qu'il soit fortuit ou fautif, ne peut pas être considéré comme intentionnel parce que les risques courus par l'abordeur sont en principe tout aussi grands que les risques courus par l'abordé. On a essayé de justifier ce privilège par cette raison que sa suppression aurait pour résultat d'accorder une certaine immunité au navire pour les dommages qu'il occasionnerait par abordage. Cette raison tombe, il nous semble, devant cette considération que nous venons d'exposer à savoir que le danger est le même pour le navire abordeur et pour le navire abordé, et qu'il est très difficile d'admettre qu'un capitaine, sous le prétexte que son navire est hypothéqué, et que l'abordé sera sans recours effectif à son égard, va négliger de prendre les précautions commandées par la navigation et risque de souffrir gravement dans sa personne et dans les biens dont il a la charge.

Est-il besoin de faire remarquer que les auteurs de l'avant-projet de traité international qui ont en vue l'extension du crédit maritime, iraient complètement selon nous à l'encontre de leurs préoccupations s'ils admettaient finalement en faveur de l'abordé un privilège, qui par le chiffre très élevé des dommages qu'il peut être appelé à garantir, serait de nature à compromettre gravement le crédit maritime.

La seule justification du privilège pour indemnité d'abordage est que ce privilège est reconnu dans le droit anglais et dans le droit américain. Y a-t-il là une raison suffisante pour que les nations continentales l'acceptent? Quelles que soient les nécessités de conciliation qui s'imposent en pareille matière, nous ne le pensons pas.

Des autres privilèges qui figurent dans l'énumération de notre art. 191 du Code de Commerce, il n'est pas question dans l'avant-projet de traité. La discussion parmi les

membres de votre Commission s'est portée spécialement sur les primes d'assurances. Nous avons pensé qu'il n'y avait pas lieu de maintenir un privilège au profit des assureurs. Outre qu'un pareil privilège est à peu près inconnu dans la législation des états appelés à s'entendre, il serait loisible aux assureurs de remplacer le privilège disparu par l'exigibilité du paiement comptant de la prime. Au surplus, en matière d'assurance, le principe est que la prime doit être payée comptant. Ce principe est très rigoureusement observé dans les assurances contre l'incendie, contre les accidents, sur la vie, etc., et on ne conçoit pas la raison pour laquelle l'assurance maritime échapperait à l'obligation du paiement comptant.

S'il convient à des assureurs de consentir à un paiement en fin de risques, c'est leur affaire. Mais il n'y a pas là une raison suffisante pour reconnaître à leur créance le caractère de créance privilégiée. Il a été ajouté qu'au surplus, la créance des assureurs à titre de privilégiée est essentiellement fragile et précaire à notre époque, et c'est par une véritable torture des textes que la jurisprudence est arrivée à circonscrire le champ d'action de ce privilège, très défini dans son étendue à l'époque où il a été inscrit dans nos lois et très imprécis à notre époque de navigation à vapeur et de police à termes.

L'art. 191 du Code de Commerce § 10 déclare privilégiée la prime d'assurance du dernier voyage. Les assurances au voyage sont à peu près inconnues aujourd'hui, les polices étant généralement établies pour une année. De plus les voyages par vapeur étant de très courte durée et les privilèges s'éteignant à chaque nouveau voyage, on a été naturellement amené à se demander si le privilège pour le paiement d'une prime due pour l'année ne devait pas être concédé que pour la période comprise entre le moment où le navire quitte le port d'expédition et le

moment où il arrive au port de destination. C'eût été absolument illusoire; on aurait pu voir un assureur toucher à titre de privilège la centième partie de sa créance si le vapeur assuré avait effectué 100 voyages. La question a fait l'objet d'interminables discussions et un arrêt de la Cour de Cassation en date du 20 juillet 1898 a déclaré que l'expression « dernier voyage » devait s'entendre de la période comprise entre le dernier armement et le dernier désarmement. Cette solution que n'avaient certainement pas envisagée les auteurs de l'art. 191 ne demeure pas moins quelque peu fragile puisque pour faire disparaître le privilège des assureurs dans sa presque totalité il suffira à un armateur de désarmer son navire le dixième mois des risques pour qu'au onzième mois, époque prévue pour le paiement de la prime, un mois sur douze se trouve seulement garanti par le privilège.

NOTE
du Secrétariat général de l'Association française

A la suite de l'examen des rapports de MM. Lefebvre et Henry Lureau, l'Association française a adopté les solutions suivantes :

1° Il y a lieu de maintenir la suppression de tous les privilèges que la Commission de Paris propose de supprimer ;

2° Il y a lieu de supprimer en outre le privilège inscrit au n° 4 de l'article 3 de l'avant-projet de cette Commission, c'est à dire celui qui est attribué aux indemnités dues à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique.

3° En ce qui touche les indemnités dues pour sauvetage ou assistance, il convient de n'accorder privilège qu' à celles qui sont dues pour sauvetage ou assistance du navire lui même. On devrait en conséquence inscrire dans l'avant-projet une précision excluant tout privilège au profit des indemnités pour sauvetage de la cargaison.

L'Association française a accueilli pour le surplus l'avant-projet de la Commission de Paris.

Par suite, le texte suivant est présenté au nom de l'Association française :

Avant-projet de traité sur les hypothèques et les privilèges maritimes

ARTICLE 1. — Les hypothèques, mortgages, gages sur navires, régulièrement établis et rendus publics dans leur pays d'origine, seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.

ART. 2. — Les droits mentionnés dans l'article précédant sont primés par les privilèges.

ART. 3. — Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée (vide art. 2 et 3 du traité sur la responsabilité des propriétaires de navires) :

1° les frais de justice, taxes et impôts publics, les fraîs de garde et de conservation ;

2° les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de 6 mois ;

3° les indemnités dues pour sauvetage et assistance, en tant seulement qu'il s'agit du sauvetage ou de l'assistance du navire lui-même.

ART. 4. — Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figu-

rant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; celles-ci viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

ART. 5. — Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir.

ART. 6. — Le privilège sur le fret ne subsiste qu'autant qu'il n'est pas encaissé par le propriétaire personnellement.

HONGRIE

ASSOCIATION HONGROISE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

sur l'avant-projet de traité relatif aux

Hypothèques & Privilèges Maritimes

PAR

LE DR. ANTONIO VIO

ARTICLE I

Cet article abandonne le règlement des droits hypothécaires et des privilèges conventionnels à la législation des divers pays. La différence entre le projet de la Conférence de Liverpool et le projet de la Commission actuellement soumis à notre examen, c'est que l'un stipule que les hypothèques grevant le navire seront rendues publiques dans chacun des pays contractants, tandis que selon le dernier projet, il suffit qu'elles soient rendues publiques dans le pays où elles sont constituées.

Cette modification a été inspirée par la considération que différents Etats se verraient sinon obligés de modifier leurs lois relatives à l'hypothèque maritime, et que d'ailleurs, grâce aux facilités des communications modernes, il est fort aisé de se renseigner sur les droits hypothécaires grevant un navire déterminé, avant de traiter avec lui.

Article II

Sauf une légère modification à la rédaction, cet article correspond à l'article II du projet de Liverpool.

Article III

Lors de la discussion de cet article, les membres anglais de la Commission de Paris firent remarquer : que dans l'intérêt même du crédit maritime, il faut réduire autant que possible le nombre des créances privilégiés ; que, moins nombreuses seront ces créances privilégiés et plus grande sera la valeur des hypothèques, et il sera d'autant plus facile d'obtenir une avance sur le navire, qu'actuellement ; qu'il n'est plus besoin d'accorder un privilège légal à toutes les créances dérivant des dettes contractées par le capitaine ; par suite de l'extension des entreprises de transport modernes, par suite de la sécurité et de la rapidité des communications internationales, il est possible de se procurer de l'argent dans un délai très court sans que le prêteur ait besoin, pour assurer ses droits, d'être spécialement protégé par un privilège inscrit dans la loi ; que le prêteur peut parfaitement faire garantir son avance au moyen d'une hypothèque sur le navire et sur le fret ; et la faculté qu'il a de saisir le navire, en dehors du droit de rétention, lui donne des garanties suffisantes.

Ces mêmes délégués proposèrent en conséquence de ne maintenir que les privilèges énumérés sub 1°, 3° et 4° du projet de Liverpool, à savoir : les frais de justice, les impôts publics, etc., les gages du capitaine et de l'équipage, les indemnités du chef de collision et les primes de sauvetage et d'assistance; et de supprimer tous les autres privilèges.

Par suite de cette proposition donc, ne seront plus

créances privilégiées — c'est à dire qu'elles n'auront plus un privilège légal, les créances suivantes qui étaient admises dans le projet de la Conférence de Liverpool : les frais de pilotage et de remorquage, les prêts à la grosse, les indemnités pour avarie commune, les débours du capitaine, les avances faites par lui pour des réparations au navire, et les créances du chef de réparations, fournitures et victuailles au navire.

Ce qui est curieux, c'est que si d'une part on restreint autant que possible le nombre des créances privilégiées, on donne au contraire aux indemnités du chef d'abordage une extension considérable. En effet, la majorité des membres de la Commission de Paris a été d'accord que le droit de privilège doit s'étendre non seulement en faveur du navire abordé et des personnes et des biens se trouvant à son bord ; mais également en faveur de navires qui entreraient en collision par suite de la fausse manœuvre d'un autre navire, ainsi que des personnes et des biens se trouvant à bord de ces navires.

L'innovation proposée par la Commission de Paris de restreindre ainsi le nombre des créances privilégiées, pourrait être approuvée, si réellement elle atteignait son but, c'est à dire de favoriser le crédit maritime. Mais cela n'est pas le cas, car tant qu'il subsistera un privilège légal en faveur des créances du chef de sauvetage et d'assistance et du chef de collision, le crédit maritime ne pourra atteindre le développement désiré. Ce n'est pas tant le nombre des créances privilégiées mais le caractère même de ces créances qui rend mal assuré l'hypothèque maritime. D'un autre côté, la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire a comme conséquence un privilège légal en faveur des créanciers qui n'ont pas un droit de recours personnel contre lui. C'est pourquoi il est un principe d'équité d'accorder un droit de privilège légal à

toutes ces créances ; sinon on arriverait à une confusion encore plus grande, au grand détriment de la rapidité et de la simplicité de la procédure.

Le délai de prescription de six mois pour les gages du capitaine et de l'équipage, dont question dans le 2e paragraphe de l'article 3, nous paraît aussi trop court.

Pour les primes d'assurance, il ne nous paraît pas nécessaire de maintenir le privilège légal, parce que les sociétés d'assurances ont d'autres moyens de protéger leurs intérêts.

En général, nous pensons ne pas pouvoir nous écarter sensiblement de ce qui est proposé, sous l'article III dans le rapport approuvé par notre Association dans son assemblée du 27 avril 1905.

Il est donc absolument nécessaire qu'en dehors des créances privilégiés admises dans le traité international, les législations des différents Etats ne pourront créer d'autres privilèges ; car dans ce cas il serait impossible de réaliser l'objet de l'unification du droit maritime vers lequel tendent nos efforts.

Article IV

Cette article diffère de l'article V du projet de Liverpool en ce qu'il ne fait aucune distinction entre les créances nées pendant le dernier voyage et celles se rapportant à des voyages antérieurs et en ce qu'il établit le principe déjà universellement admis que pour les indemnités dues pour sauvetage et assistance, la priorité se règlera dans l'orde inverse des dates auxquelles ces créances sont nées : On a dit, à la Commission de Paris, qu'il n'existait aucune raison pour que les créances du dernier voyage aient le pas sur les créances antérieures et qu'il y a donc lieu de supprimer toute distinction entre ces deux espèces de créances.

Toutefois ce raisonnement ne paraît pas fondé.

Les créanciers des voyages antérieurs doivent venir après ceux du dernier voyage puisqu'il leur était loisible de faire valoir leurs droits avant que le navire n'eût entrepris un nouveau voyage ; et ces créanciers auront donc à s'en prendre à eux-mêmes pour les conséquences de leur propre négligence ou de leur précipitation.

En second lieu — et ceci est l'argument principal — le capitaine aurait fort difficile de trouver des personnes qui lui prêteraient de l'argent ou feraient des dépenses pour le navire, si on n'était pas certain que les prêteurs et les fournisseurs du dernier voyage auront la préférence sur ceux des voyages antérieurs.

Nous concluons donc en recommandant de rechef la disposition contenue dans l'article V du projet adopté par notre Association dans son assemblée du 27 Avril 1905, et conçue comme suit :

« L'ordre des privilèges est en sens inverse de la date » des voyages. »

» Pour un même voyage, le rang se règle conformément » à l'énumération.

» Les créances figurant à un même numéro dans cet » article viennent au marc le franc, exception faite pour » les créances aux numéros 7, 11, de l'article III, parce » que pour elles vaut la règle que les créances au même » numéro, nées antérieurement, sont primées par celles qui » sont nées plus tard. »

Article V

Cet article correspond au premier paragraphe de l'article VI du projet de Liverpool.

Article VI

Cet article ne se trouvait pas dans le projet de Liverpool, parce qu'aux termes de ce dernier le privilège légal ne s'étendait pas au fret.

Si donc le privilège doit porter également sur le fret payé d'avance, il sera aussi nécessaire d'ajouter une disposition portant que si l'armateur a encaissé d'avance le fret, il devra en répondre personnellement.

Enfin, la Chambre de Commerce de Hambourg a recommandé le règlement de deux questions très importantes relatives à la responsabilité du propriétaire de navire : jusqu'où l'armataur sera-t-il responsable du bon état de navigabilité du navire et jusqu'à quel point pourra-t-il s'exonérer de cette responsabilité et de celle qui a trait à ses obligations juridiques se rapportant au transport ; et la même Chambre de Commerce propose d'accepter les deux règles suivantes :

1. « Des stipulations par lequelles l'armateur s'exonère » de sa responsabilité pour pertes ou dégâts à la cargai- » son depuis le chargement jusqu'à la livraison, sont nulles » pour autant qu'il ne s'agit pas de dommages causés par » la faute de l'équipage, dans la gestion technique du » navire.

2. « Sont également nulles des stipulations par les- » quelles l'armateur s'exonère de sa responsabilité à raison » de l'état de bonne navigabilité du navire, du condi- » tionnement normal, de l'équipement, de l'approvisionne- » ment et de l'armement (équipage). Toutefois l'armateur » ne répond pas d'un défaut qui n'a pu être découvert, » malgré tous les soins nécessaires. »

Vu l'importance de ces deux questions, nous ne pouvons

que nous rallier au vœu exprimé par la Chambre de Commerce de Hambôurg d'en voir aborder l'étude par l'une des prochaine Conférences.

DR. ANTONIO VIO.

Avant-projet de traité sur les Hypothèques & Privilèges Maritimes

---

OBSERVATIONS FINALES

DE

L'ASSOCIATION HONGROISE DE DROIT MARITIME

ARTICLES I ET II.

Sans observations.

ARTICLE III

On propose le texte suivant :

Sont privilégiées sur le navire :

1) *Les frais de justice, faits dans l'intérêt commun des créanciers pour des actes conservatoires et d'exécution sur le navire.*

2) *Les frais de garde du navire non compris dans le N° 1°), depuis le moment de son accès dans le dernier port jusqu'à sa vente.*

3) *Les loyers des magasins où se trouvent les agrès du navire.*

4) *Les frais de conservation du navire et de ses agrès depuis son dernier voyage et son arrivée dans le port.*

5) *Les salaires des pilotes pratiques ; les impôts publics, les taxes de navigation, de tonnage, de phares, de quarantaine et de port, qui ont rapport au navire.*

6) *Les gages, les émoluments et les indemnités dus au capitaine et aux autres personnes de l'équipage, pendant le dernier contrat d'engagement avec, au plus, une durée de douze mois avant l'entrée du navire dans le port de la vente judiciaire.*

7) *Les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant, même indirectement, d'une faute nautique du navire, ainsi que les frais de rachat et de revendication ; les sommes pour avaries communes dues par le navire, les sommes dues pour les obligations contractées par le capitaine pour les besoins du navire, ainsi que les dépenses faites par le capitaine pour les besoins du navire, et le remboursement du prix des marchandises vendues dans le même but.*

8) *Les créances du chef des dommages causés par abordage.*

9) *Le prix de vente non acquitté, les créances pour fourniture et main d'œuvre employées dans la construction ou la réparation du navire, et les créances pour victuailles et équipement, pour autant seulement que ces créances soient nées et exercées au port où le navire se trouve, ou dans les ports du même pays, où il fait escale pendant le même voyage.*

10) *Les indemnités dues aux propriétaires pour manquants aux marchandises chargées et pour avaries causées par faute du capitaine ou de l'équipage.*

11) *Les prêts à la grosse conclus avant le départ du navire pour le voyage.*

Article IV

Le texte proposé énonce le principe que, sauf en cas de sauvetage et d'assistance, toutes les autres créances privilégiées viendront au marc le franc, sans tenir compte de la priorité du voyage pendant lequel la dette a été contractée,

L'Association hongroise est au contraire d'avis qu'il faut dire :

L'ordre des privilèges est en sens inverse de la date des voyages. Pour un même voyage, le rang se règle conformément à l'énumération. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc, exception faite pour les créances aux numéros 7 et 11 de l'art. III, parce que pour elles vaut la règle que les créances au même numéro, nées anterieurement, sont primées par celles qui sont nées plus tard.»

Article V

Sans observations.

Article VI

Il y aurait lieu d'ajouter :

Au cas où l'armateur a encaissé le fret d'avance, il en devra répondre personellement.

SUÈDE

ASSOCIATION SUÉDOISE DE DROIT MARITIME

Avant-projet de traité sur les Hypothèques & Privilèges Maritimes

---

L'Association Suédoise se rallie aux principes mis en avant dans le projet de traité, mais fait remarquer que d'après les lois scandinaves il existe un privilège sur le navire.

1. Pour des créances se rapportant aux engagements pris par le capitaine en vertu de ses attributions légales ;

1. Pour non exécution des engagements contractés par le propriétaire, mais que le capitaine doit exécuter en vertu de ses attributions légales.

L'Association suédoise exprime en outre l'avis que ces privilèges doivent continuer à subsister dans notre système législatif, aussi longtemps que le propriétaire de navire ne sera pas personnellement tenu pour ces créances.

Avant-projet de traité sur

La Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

---

L'Association Suédoise est en général d'accord sur le texte de l'Avant-projet tel qu'il a été arrêté par la Commission spéciale.

ELIE LÖFGREN,
Secrétaire.

(Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale du 29 avril 1907.)

NORVÈGE

ASSOCIATION NORVÉGIENNE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

sur l'avant-projet de traité relatif aux

Hypothèques et Privilèges Maritimes

ARTICLE I.

Ces dispositions sont déjà adoptées dans notre loi. Voir Loi sur l'enregistrement des navires, du 4 mai, art 21 ; comparez art. 24.

ART. II.

Est conforme à la loi norvégienne.

ART. III.

Le n° 1 est conforme à la loi norvégienne actuellement en vigueur.

En comparant le 2° de l'article III avec l'article 268 de la loi norvégienne, on verra que cette dernière est plus large encore, et que l'ordre est différent.

Ainsi l'article 268 de la loi norvégienne met au premier rang les créances du chef de pilotage, de sauvetage, et les dépenses faites dans le but de délivrer le navire des mains de l'ennemi, comme constituant des sommes dépensées au

profit du navire et sans lesquelles il n'aurait pu représenter une garantie pour les autres créanciers.

L'avant-projet, au contraire, a supprimé le privilège du pilotage et a placé les créances pour sauvetage après les gages de l'équipage.

Ensuite, il supprime le privilège des créances admises par la loi novégienne dans son article 268 n° 3, qui cependant avaient été comprises — et à juste titre — dans le projet préparé par l'Association française.

En mettant le 4° de l'avant-projet en regard du 4° de l'article 268 de la loi norvégiennne, on verra que l'avant-projet ne comprend pas les créances du chef de la non-exécution des contrats par le capitaine. (Loi maritime de norvège, article 7) : cette dernière se fonde sur ce que le projet relatif à la limitation de la responsabilité ne stipule cette limitation que pour les fautes mentionnées à l'art. 8 de la loi maritime norvégienne.

Les propriétaires de navires norvégiens ne peuvent se décider à renoncer à leur loi, articles 7, 2 et articles 268 n° 4.

ART. IV.

Est conforme à la loi maritime de Norvège, article 269.

ART. V.

Voir notre loi maritime, art. 268.

ART. VI.

Est conforme à l'article 272 de notre loi maritime.

GRANDE-BRETAGNE

COMITÉ DE DROIT MARITIME DE L'INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION

RAPPORT

à la Conférence de Venise organisée par le Comité Maritime International

---

Avant projet de Traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

---

En général, nous approuvons l'avant-projet tel qu'il a été rédigé par la Commission spéciale réunie à Paris en juin 1906.

Toutefois en ce qui concerne la version anglaise de ce projet, nous pensons qu'elle devrait être modifiée sur les points de détail ci-après, ce qui entraînerait éventuellement des changements dans le texte français, soit :

Dans L'ARTICLE 1 il serait bon d'expliquer, par exemple en note, que dans différents pays il y aura lieu d'édicter une loi afin de rendre la convention obligatoire pour les tribunaux. Ceci ne résulte pas à l'évidence de cet article.

Dans L'ARTICLE 2, les mots « **shall be liable, but** » (sera responsable seulement) devraient remplacer les mots « shall not be personnally liable, but shall be liable » (ne sera pas tenu personnellement, mais seulement...)

Ensuite, après le mots « acts » (actes) il faudrait ajouter « or default » (ou faute.)

Dans L'ARTICLE 5, après le mot « sterling », on devrait insérer les mots « **par tonne sur le tonnage brut** ».

A L'ARTICLE 7, le second paragraphe « Les risques..... etc. » devrait être remplacé par : « **Pour tout voyage subséquent, le propriétaire de navire sera responsable ainsi qu'il est déterminé par les articles précédents; mais cette responsabilité ne diminuera en rien le gage des créanciers d'un voyage antérieur.** »

A L'ARTICLE 8, on remplacera les mots « un port d'escale » par « **en tout temps** », sinon aucune disposition ne justifierait la saisie du navire avant son arrivée dans un port autre que le port du départ.

A L'ARTICLE 9, après « Capitaine » il y a lieu d'ajouter « **équipage ou toute autre personne assistant le capitaine dans le service du navire** », comme à l'article 2.

Enfin on devrait ajouter un **Article 10,** conçu comme suit : **Si, d'après la loi nationale, l'affréteur est responsable en sa qualité d'armateur, il sera en droit de bénéficier du même droit à la limitation de la responsabilité que le propriétaire de navire** » (1)

Pour cet avant projet de traité, ainsi que pour tous autres, nous tenons à exprimer notre avis qu'il paraît hautement désirable qu'à côté du texte français, il y ait également un-texte officiel en anglais.

(1 Comparez avec la loi allemande au sujet des armateurs *pro tempore*

Avant projet de traité sur les Hypothèques et Priviléges Maritimes

Texte adopté provisoirement par la Commission réunie à Paris en juin 1906

Nous approuvons également cet avant-projet. Mais nous nous permettons de remarquer que « les prêts à la grosse » ne sont pas mentionnés dans les articles 1 et 3, et nous ne nous souvenons pas si une résolution a été prise au sujet du point de savoir si l'on a compris ou exclu ces créances parmi les charges sur le navire à faire reconnaître par le traité. Si les « prêts à la grosse » doivent y être compris, il faudra modifier l'expression « rendus publics dans leur pays d'origine. »

Il n'est pas dit expressément que les titres de créance enregistrés prendront rang d'après la date de leur enregistrement. Nous sommes d'avis que ceci devrait être clairement stipulé.

Enfin, à L'ARTICLE 6, les mots « propriétaire en personne » devraient être remplacés par « **le propriétaire lui-même** ».

Conflits de lois en Matière de Fret

Questionnaire sur le Fret

En ce qui concerne cette matière, nous nous bornons à reproduire les dispositions de la loi anglaise, en y ajoutant quelques courts commentaires.

1. Le fret *pro rata itineris* ne doit pas être dû. Au cas ou un voyage se termine avant que la cargaison n'ait atteint sa destination, la distance parcourue n'exerce aucune influence sur l'avantage procuré au propriétaire de la cargaison, et elle ne représente pas les dépenses faites par le propriétaires du navire.

2. Comme le fret n'est pas promérité, il ne doit pas être dû. Il faut laisser aux parties leurs droits ordinaires à des actions en dommages-intérêts possibles en vertu du droit commun, d'après les circonstances particulières qui ont empêché l'achèvement du voyage.

3. Si la cargaison est réexpédiée à destination par le premier transporteur ou pour son compte, le fret entier doit être payé ; au cas contraire, il n'aura droit à aucun fret.

4. La solution de cette question doit être laissée au droit commun en matière de dommages-intérêts.

5. Les surestaries constituent évidemment une indemnité et ne doivent pas être considérées comme un supplément du fret.

Quant à la seconde partie de cette question (protêt écrit) nous répondons négativement.

ALVERSTONE, C. J.
WALTER F. PHILLIMORE
R B. D. ACLAND
THEO. V. S. ANGIER
JOHN GLOVER
K. W. ELMSLIE
JOHN GRAY HILL
W. ARNOLD.

CHARLES STUBBS,
W. R. BISSCHOP
Secrétaires gén. h.

JAPON

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

RÉPONSES

Avant projet de Traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

---

ARTICLE 1

D'accord.

ARTICLE 2

L'Association japonaise est d'accord ; mais renvoie aux observations relatives à l'article 9.

ARTICLE 3

Le 1° porte : les indemnités dues au propriétaire de navire pour avaries communes *en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire et non réparés.* Il y a lieu de supprimer les mots en italique et de les remplacer par : « QUE CES DOMMAGES CONSTITUENT OU NON DES DOMMAGES MATÉRIELS. »

ARTICLE 4

D'accord.

ARTICLE 5

D'accord.

ARTICLE 6

L'Association japonaise est d'avis qu'il y a lieu de supprimer l'article tout entier.

ARTICLE 7

Il y a lieu de supprimer le second paragraphe parce qu'il est inutile.

ARTICLE 8

D'accord.

ARTICLE 9

D'accord sur le premier paragraphe. Il y a lieu cependant d'observer que d'après la loi administrative japonaise, la limitation ne s'applique pas dans ce cas.

Second paragraphe : « Elles ne s'appliquent pas aux responsabilités dérivant des fautes personnelles du propriétaire ». Il y a lieu d'ajouter ce paragraphe à l'article 2 et de le rendre applicable à tous les cas de limitation de responsabilité.

Avant-projet de traité sur les Hypothèques et Priviléges Maritimes

---

ARTICLES 1 et 2

D'accord.

ARTICLES 3 et 4

Nous formulons les mêmes observations que nous avons présentées à la Conférence de Hambourg; mais nous consentons à donner un privilége de rang plus élevé aux gages du Capitaine et de l'équipage. (Voir Conférence de Hambourg; Rapports préliminaires, page 41).

ARTICLE 5

D'accord.

ARTICLE 6

« Le privilége sur le fret ne subsiste qu'autant qu'il n'est « pas encaissé par le propriétaire *personnellement* ».

Il y a lieu de supprimer le mot « personnellement. «

Questionnaire sur les Conflits de lois en matière de Fret

1e QUESTION

Dans ce cas, aucun fret n'est dû. (La Nippon Yusen Kaisha n'est pas d'accord sur cette réponse).

2e QUESTION

1° Dans ce cas, le fret entier est dû.
2° a) le fret entier
b) un fret partiel.

3e QUESTION

Le fret entier.

4e QUESTION

Il convient de fixer legislativement l'indemnité due.

5e QUESTION

Les surestaries doivent être considérées comme une indemnité. Une protestation par correspondance doit être nécessaire.

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME

Avant-projet de traité sur les Hypothèques et les Priviléges maritimes

---

RAPPORT

de la Commission belge composée de MM. Alph. Aerts, Walter Blaess, Charles Bauss, Louis Franck, François Génicot, Charles Le Jeune, Germain Spée, Léon Van Peborgh.

Les Membres ont donné leur pleine adhésion aux principes généraux de l'avant-projet formulé par la Commission de Paris.

Une double situation se dessine actuellement de façon très nette et il convient d'en tenir compte. D'une part l'immense développement de la Marine et la valeur considérable des bâtiments, nécessite une organisation sérieuse et complète du Crédit Maritime de façon à permettre aux armateurs d'emprunter avec facilité et au taux le plus réduit, les capitaux nécessaires à leurs entreprises. C'est le but à poursuivre au moyen de l'hypothèque maritime. Mais d'autre part il est impossible de l'atteindre parce que l'hypothèque maritime, dans l'état actuel des lois, n'offre pas au prêteur une sécurité suffisante.

Le principal obstacle réside dans l'existence de nombreux

priviléges, variables dans chaque pays et contre lesquels le prêteur exposé à se voir ravir son gage par des créanciers armés du droit de préférence, se trouve impuissant à se protéger efficacement.

Les préoccupations qui autrefois ont justifié l'admission de certains de ces priviléges n'ont plus la même raison d'être aujourd'hui. En les supprimant en ouvre la voie à la création d'un Crédit hypothécaire bien établi et on substitue une situation claire à une situation qui n'apporte que trouble et insécurité au propriétaire du navire et aux créanciers. En effet le caractère occulte des priviléges empêche tout contrôle et toute action préventive sur ceux qui existent, sur ceux qui viennent à naître et même sur ceux que l'on pourrait à volonté, faire surgir lorsque des dettes ordinaires encourues par l'exploitation d'un navire sont privilégiées. Il n'est plus d'hypothèque sérieuse réalisable dans ces conditions et à plus forte raison en est il ainsi lorsqu'un droit de préférence existe en faveur du vendeur impayé ou du constructeur. Mais ces mêmes intéressés pourvus actuellement par certaines lois d'un privilége qui en somme est très précaire, trouveront dans l'hypothèque une garantie meilleure, si les créances privilégiées qu'ils ont devant eux sont en nombre limité, et s'ils peuvent en prévoir les conséquences et les atténuer par l'assurance. Ce sont là des points essentiels à prendre en considération. A défaut il est à craindre qu'une législation sur l'hypothèque maritime ne demeure stérile.

Il importe de faire remarquer que l'avant-projet qui nous occupe, est lié intimement à celui sur la responsabilité des propriétaires de navires. Les pertes ou dommages qui sont le fait du capitane et de l'équipage permettent au propriétaire de navires de se libérer par l'abandon ou par une indemnité limitée. Cette disposition frappe particulièrement les créanciers qui ont des recours de cette

nature à exercer. Elle leur enlève la responsabilité personnelle du propriétaire de navires, dont d'autres créanciers peuvent se prévaloir. Il est donc juste que le seul patrimoine qui leur est dévolu, comme gage de leurs créances, ne passe pas en d'autres mains et n'aille pas, en vertu d'un privilége, grossir à leur détriment la masse active de la fortune de terre de l'armateur.

Sous le bénéfice de ces considérations générales, la commission s'est prononcée comme suit sur les divers articles de l'avant-projet :

Art. 1 & 2.

Adoptés.

Art. 3.

Adopté sans remarques en ce qui concerne les priviléges dont mention aux 1°, 2° et 3°. Quant au 4° la commission est d'avis que le privilége pour les obligations nées d'un abordage ou d'une faute nautique, est avec raison limité aux indemnités dues à un autre navire et à la cargaison et aux personnes qu'il porte. Pour les biens à bord du navire lui-même et pour ses passagers, il y a un contrat de transport, dont les risques ont pu être appréciés par les contractants et font partie de l'aventure qu'ils courent à la différence des tiers étrangers. Les chargeurs et passagers acceptent d'ailleurs d'une façon très générale l'exonération complète de la responsabilité de l'armateur pour les fautes nautiques imputables au navire avec lequel ils ont contracté. Il serait donc superflu de leur accorder un privilége pour une créance à laquelle ils renoncent habituellement.

La Commission estime qu'il faut maintenir ce privilége en faveur des tiers étrangers, parce que la faculté d'abandon les expose à n'avoir que la fortune de mer pour garantir

leur créance et qu'il paraît juste que, victimes innocentes d'un quasi-délit et privés d'un recours personnel, ils ne soient pas frustrés de l'avantage d'exercer leurs droits sur le navire, par préférence aux créanciers qui ont prise à la fois sur la fortune de mer et sur la fortune de terre.

Sur l'observation que l'avant-projet supprime le privilège pour la lettre à la grosse et les dépenses nécessaires pour que le voyage puisse s'accomplir, il a été reconnu que cette suppression était fondée en présence des ressources que le crédit ordinaire met actuellement à la disposition des propriétaires de navires et de la facilité des communications avec les pays d'outremer qui leur permet de veiller partout au règlement des débours que comporte leur industrie.

La Commission appelle aussi l'attention sur l'utilité qu'il y aurait à dire au début de l'article 3 : « sont seuls privilégiés » au lieu de « sont privilégiés. »

Art. 4. & 5.

Adoptés.

Art. 6.

La Commission demande la suppression de cet article jugeant que le droit commun suffit.

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME

Conflits de Lois en matières de Fret

RAPPORT

sur les Questions formulées par le Comité Maritime International en vue de la Conférence de Venise de 1907

par une Commission spéciale composée de
MM. Alph. Aerts, Louis Franck, Jacq. Langlois, Alb. Maeterlinck, Ch. Scheidt et Paul Baelde, rapporteur.

Question Générale

A. — Sur quels points conviendrait-il de régler internationalement les conflits de lois existant en matière de fret ?

B. — Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures solutions à préconiser ?

Les questions relatives au fret doivent, par leur essence même, mettre en présence des législations diverses, et les solutions adoptées par celles-ci sont souvent divergeantes ; il serait donc très utile de pouvoir, en cette matière, aboutir à l'unification qui est le but poursuivi par notre association.

Comme il ne paraît guère possible d'arriver dès à présent à l'adoption d'un réglement international portant sur tous

les éléments du contrat d'affrètement, il semble que tous les efforts doivent tendre à obtenir avant tout une législation uniforme pour certaines questions essentielles.

La fortune de mer met souvent les chargeurs et l'armement en présence d'une législation à laquelle ils n'ont pu songer : (celle du port de refuge p. ex.) on peut dire que c'est alors du hasard que va dépendre la solution à donner aux conflits les plus importants qui se présenteront. Il est nécessaire que pour ces cas l'on adopte des règles uniformes réduisant dans la mesure du possible l'imprévu auquel est toujours exposée l'aventure maritime. D'autres questions se recommandent à l'attention internationale par leur importance et la fréquence des conflits auxquels elles donnent lieu. Les points soulevés par les n^os^ I, II et III du questionnaire se rattachent au premier ordre d'idées tandis que les n°s IV et V peuvent se réclamer du second point de vue. Pour les uns et les autres, la codification internationale est donc justifiée.

Première Question

Fret pro rata itineris

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire se perd en cours de route, mais que les marchandises sont sauvées en tout ou en partie ? Dans quelles proportions, ou sur quelles bases ?

Trois solutions ont été proposées en cette matière.

L'une, qui est celle du droit anglais et qui a prévalu en Belgique (art. 97 de la loi du 21 août 1879) n'admet pas le fret de distance.

La deuxième accorde à l'armement un fret proportionnel au transport effectué.

La dernière ne tient pas uniquement compte de la distance parcourue mais prend en considération d'autres

éléments tels que les pertes de temps et d'argent, les dangers et les fatigues se rapportant à la partie du voyage accomplie eu égard à ceux du voyage entier.

Juridiquement il est certain que l'on doit considérer le contrat d'affrètement dans son application la plus fréquente comme un contrat de transport : faire être la marchandise dans un endroit déterminé, tel est sans aucun doute l'obligation qu'assume l'armement et le but que poursuit le chargeur ou l'affréteur ; dès lors il est rationnel de dire que si la marchandise n'arrive pas à destination, le fréteur n'a pas accompli son obligation, et n'a par conséquent pas droit au fret.

Cette solution a pourtant paru excessive : il peut arriver que la partie du voyage accomplie profite au chargeur ; est-il équitable que celui-ci s'enrichesse aux dépens de l'armement ? Assurément non ; aussi le congrès international de Bruxelles de 1888 a-t-il proposé d'accorder au capitaine dans ces cas exceptionnels un fret proportionnel à l'utilité que le chargeur retire du voyage inachevé.

Telle paraît être la solution la plus équitable ; elle peut être formulée de la manière suivante : Il n'est point dû de fret si le navire n'achève pas le voyage convenu.

Toutefois si le transport effectué a effectivement profité au propriétaire de la marchandise un fret de distance lui sera alloué en proportion de ce profit.

Deuxième Question

Du fret en cas de vente de la cargaison

Est-ce que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route :

1° Pour les besoins du navire ;

2° Par suite de leur état d'avarie :

a) *si celui-ci est dû au vice propre ;*

b) *s'il est dû à une fortune de mer.*

Dans quelles proportions ou sur quelles bases ?

D'une manière générale, il faut dire que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route.

Si la vente se fait pour les besoins du navire, elle a le caractère d'un emprunt, que l'armement doit rembourser, valeur au port de destination, par conséquent fret compris. Réciproquement le destinataire doit le fret.

Si la vente a été rendue nécessaire par une faute quelconque, l'auteur de cette faute aura à en subir les conséquences, mais le capitaine, en vendant une marchandise agit dans l'intérêt du navire et des chargeurs, et il n'est pas juste de le rendre victime de sa gestion, en le privant de la rémunération à laquelle il aurait eu droit, si la marchandise était parvenue à destination.

Quant aux cas de vente par suite d'avarie commune, ils ne sont pas visés par notre question. Si le capitaine peut, sans préjudice pour le navire et le chargement, prendre une marchandise en remplacement de celle qu'il a vendue, il doit le faire, et le fret net, ainsi préconisé, appartient à celui qui a déjà payé le voyage, c'est-à-dire au premier chargeur.

Pourtant, dans la pratique, il a paru utile de créer pour le capitaine un intérêt à remplacer la marchandise vendue, c'est pourquoi depuis longtemps les dispacheurs anversois ont adopté, à cet égard, un système qui a, en fait, donné les meilleurs résultats : ils donnent au chargeur primitif 75 % du fret net de remplacement, en allouant les 25 % restants au capitaine à titre de prime, bien entendu dans les cas autres que ceux où la vente a lieu autrement que pour les besoins du navire.

Appliquons ces principes aux divers cas soumis à la Conférence :

1° La marchandise est vendue pour les besoins du navire.

Le capitaine doit placer le propriétaire de la marchandise dont il a disposé dans la situation où se trouverait celui-ci si sa marchandise arrivait à destination ; il devra donc payer la pleine valeur des choses vendues, et il n'est que juste que le destinataire de son côté paie le fret.

2° La marchandise est vendue par suite de son état d'avarie.

Dans ce cas, le capitaine agit en bon père de famille, il gère utilement l'intérêt du chargeur ; il serait absurde de l'en punir en le privant en tout ou en partie de son fret.

Cela est évident et n'a pas besoin de démonstration quand l'avarie est due au vice propre de la marchandise.

Mais cette solution doit tout autant être recommandée lorsque l'avarie à la marchandise est due à une fortune de mer.

Supposons, en effet, qu'une avarie particulière survienne au navire : la fortune de mer frappe l'armement seul et la cargaison n'aura pas à intervenir. Est-il équitable d'adopter une solution opposée dans le cas où le hasard frappe non plus le navire, mais l'une ou l'autre partie du chargement ? Est-il juste que dans ce cas, le capitaine intervienne dans le dommage en subissant une perte sur le fret lui revenant ? Cela serait contraire au principe juridique suivant lequel chacun supporte pour lui-même les conséquences du cas fortuit qui l'atteint.

Supposons à présent que le produit de la vente soit inférieur au montant du fret ; celui-ci sera-t-il néanmoins dû intégralement ? On a soutenu, dans le sens de la négative, que le capitaine en vendant la marchandise agissait en qualité de gérant d'affaires, et que le propriétaire ne pouvait par conséquent être tenu du fret qu'à concurrence de l'utilitée résultée pour luí de la gestion, c'est-à-dire au

maximum à concurrence du net produit de la vente. On a invoqué dans ce sens le droit anglais et le principe général admis (sub. I.). La majorité de notre commisssion ne s'est pas ralliée à cette solution; le fret grève la marchandise même si elle arrive à destination dans un état d'avarie tel qu'elle constitue une non-valeur. Comment la vente, en sauvant pour le propriétaire une partie de son avoir, pourrait-elle en même temps dégrever cette marchandise d'une charge qui pèserait sur elle-même si elle ne valait plus rien ? Cela ne serait ni équitable, ni pratique et aboutirait à ce résultat dangereux de donner au capitaine un intérêt à conserver à son bord une marchandise avariée, dont la détérioration ne fera qu'augmenter par la suite du transport. L'utilité de la gestion est d'ailleurs apparente : si le voyage avait été poursuivi, la marchandise eût valu zéro et le fret intégral eût été dû ; grâce à la vente, elle a encore donné un certain produit.

En resumé, il faudra dans chaque cas déterminé de perte ou de vente, considérer avant tout le point de savoir si le navire *a ou n'a pas continué son voyage* : si le voyage est interrompu, le fret ne sera pas dû, ainsi qu'il a été dit en réponse à la première question; s'il s'achève au contraire le fret sera intégalement dû même si la marchandise a dû être vendue en cours de route.

Troisième Question.

Du Fret en cas où le navire est condamné.

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est condamné au port de refuge ou ne peut achever son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire, parvient à destination ? Sur quelles bases et dans quelles proportions ?

Cette question a reçu dans la loi belge une solution très équitable.

L'art 97 de la loi du 21 août 1879 dispose qu'il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination.

Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui ; et, si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

L'art. 98 en disant que le capitaine qui a concouru au sauvetage ou au rachat des marchandises non parvenues à destination, a droit à une indemnité qui, en cas de contestation est réglée par les tribunaux, permet d'indemniser le capitaine pour le travail supplémentaire fourni par lui, et lui donne un avantage direct à agir dans l'intérêt des chargeurs.

Quatrième Question

Question du demi fret et du Fret sur le vide.

Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, convient-il de fixer législativement l'indemnité due (demi fret et fret sur le vide), ou convient-il de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ?

La Commission est d'avis que la solution la plus simple est dans la formule suivante : l'affréteur qui rompt le voyage doit le fret entier, sauf s'il prouve que le capitaine a remplacé la marchandise engagée ; dans ce cas, il ne doit

que la différence de fret, les frais et dommages occasionnés par la rupture.

Le système suivi par beaucoup de législations consiste à accorder tantôt le demi fret à titre de forfait, tantôt le fret entier, avec certaines distinctions pour les chargements en cueillette.

C'est le système de l'art. 75 de la loi belge, dont le texte manque cependant de clarté.

Pourtant le droit de rompre le contrat moyennant de payer le demi fret donne lieu à des inconvénients.

Un armateur, un affréteur en bloc est parvenu à réunir une série de lots de marchandises et envoie au port ou affrète un navire pour leur transport ; l'un des chargeurs en se retirant peut faire crouler toute la combinaison commerciale, sans être tenu de ce chef à payer une autre indemnité que celle du demi fret sur son lot. Il n'est pas vrai de dire que le capitaine trouvera aisémant à se remplacer ; la marchandise peut manquer, et les contrats avec les autres chargeurs peuvent l'obliger à partir sans retard.

De même pour les lignes régulières, où la place à bord est souvent retenue longtemps d'avance, quel motif peut-il exister de permettre au chargeur de rompre le voyage au dernier moment ?

En cette matière il y a presque toujours de grands intérêts engagés, et tout retard est préjudiciable tant au navire qu'à la cargaison ; le capitaine pressé par le temps ne trouve généralement à se remplacer qu'à des conditions très onéreuses pour lui, et il supporte ainsi les conséquences de la faute d'un tiers.

Il conviendrait donc d'étendre le système du fret sur le vide à tous les cas où le navire part en non charge. Si l'armement charge d'autres marchandises dans l'espace laissé vide, il y aura lieu à bonifier le fret ainsi obtenu,

mais la preuve sur ce point doit incomber au chargeur, qui est demandeur par exception.

Cinquième Question

Retard au chargement et au déchargement

Doit-on considérer les surestaries comme un supplément de fret ou comme une indemnité ?

Convient-il de subordonner leur débition à une protestation écrite, tout au moins par correspondance ?

Si l'on considère le contrat d'affrètement comme un contrat de transport, et non comme un contrat de louage, il faut admettre que les surestaries ne peuvent constituer un supplément de fret, c'est-à-dire de prix de transport ; elles sont donc une indemnité pour détention prolongée du navire.

Il convient néanmoins de ne subordonner la débition de cette indemnité à aucune protestation. La nécessité d'une protestation aboutit trop souvent à l'impossibilité d'obtenir des surestaries, surtout si l'on admet comme le fait la jurisprudence de certains pays que tous les destinataires sont indépendants les uns des autres et que le capitaine a pour obligation de protester contre chaque destinataire à l'expiration de sa quote-part de starie.

Le Président, LOUIS FRANCK.

Le Rapporteur, PAUL BAELDE.

RUSSIE

SOCIÉTÉ RUSSE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

de Mr V. E. GREWS, membre de l'Association Russe du Droit Maritime, sur le projet de traité sur les

Hypothèques et Priviléges maritimes

approuvé par l'Association Russe du Droit Maritime dans sa séance du 17-30 mai 1907.

ARTICLE 1.

Cet article ne fait naître aucune objection. Il convient de mentionner que, dans le but de consolider la valeur internationale de l'hypothèque maritime, il serait d'une grande utilité pratique d'établir l'inscription obligatoire des droits de gage sur les certificats de navire, ou tout autre document équivalent.

ARTICLE 2.

Aucune objection n'a été faite contre le texte de cet article.

ARTICLE 3.

La proposition d'inclure dans le nombre des priviléges maritimes les créances du chef d'abordage, ne provoque pas d'objection, comme répondant complètement aux principes déjà acceptés pour le projet du Code maritime

russe. Ensuite, en se joignant en principe à la tendance manifestée par la Commission de Paris, de réduire le nombre des priviléges, primant les hypothèques, il est toutefois impossible d'accepter sans plus la proposition d'exclure de la catégorie des priviléges les créances, qui proviennent des avaries, du prêt à la grosse conclu par le capitaine ou des autres dettes, que le capitaine aura contractées par nécessité, pendant le cours du voyage. N'importe quel degré de développement et de perfection ait pu être atteint par le commerce maritime moderne et la navigation internationale, on ne peut se décider à affirmer que les emprunts de ce genre ne peuvent plus être nécessaires dans la pratique. Quant à priver les créances naissant de ces emprunts, du privilége dont elles jouissent dans les législations de presque tous les pays continentaux, ce serait enlever toute possibilité de recourir à cette forme de crédit; par conséquent en privant le capitaine du moyen de réparer le navire en cas d'avarie et de continuer le voyage, cette mesure porterait préjudice précisément aux créanciers hypothécaires dans l'intérêt desquels la Commission de Paris croit nécessaire d'exclure ces créances de la catégorie des priviléges maritimes. Egalement les créances du chef des avaries communes ne peuvent être privées de privilége, surtout du point du vue des Membres Anglais du Comité, qui réclament le privilége pour l'abordage parce que les créances qui en dérivent ne sont pas fondées sur un contrat. Les créances nées de l'avarie commune, fondées sur un sacrifice fait pour le bien du navire et de la cargaison, méritent incontestablement d'être privilégiées du point de vue de la justice absolue; et du point de vue de l'utilité pratique, on ne peut pas manquer d'observer, que si l'on retire à ces créances le droit de privilége, cela aura pour conséquence un préjudice sérieux pour les créanciers d'avarie et provoquera une

hausse des tarifs des primes d'assurance. C'est pourquoi il y aurait lieu de rétablir le par. 5 de l'art. 3 de l'avant-projet de Liverpool.

Pour ce qui concerne le rang que les créances de cette catégorie doivent occuper entre les autres priviléges, du point de vue du droit russe et, surtout, du projet du nouveau Code maritime russe, elles devraient suivre immédiatement les indemnités dues pour sauvetage et assurance, précédant le privilége de l'abordage.

Ce rang correspondant au système adopté géréralement sur le continent, doit être conservé aux réclamations susmentionnées dans le futur traité sur les priviléges maritimes. Mais si les autres Etats sont unanimes à classer les priviléges pour avaries, prêts à la grosse et autres emprunts, faits par le capitaine pendant le voyage après les créances provenant de l'abordage, l'Association Russe pourrait ne pas contredire cette décision et mettrait ses soins à faire concorder le projet russe avec ce système.

Article 4

Il semblerait utile de rétablir la partie I de l'art. 5 de l'avant projet de Liverpool, puisqu'il ressort avec évidence de plusieurs priviléges, qui se rapportent à divers voyages, que ce sont les plus récents qui méritent le plus d'attention et de protection ; et qu'au contraire, les créanciers, qui ont négligé de faire valoir leurs droits en temps utile, doivent supporter eux-mêmes les conséquences de leur imprévoyance. En outre dans la seconde partie de l'article, il convient de mentionner aussi — outre les indemnités dues pour sauvetage et assistance — les créances provenant des avaries, prêts et emprunts du capitaine, qui doivent venir de même en sens inverse de la date de leur naissance.

Article 5

Il est douteux qu'il y ait lieu de prendre pour le commencement de la prescription établie par cet article, le moment « où le créancier a pu agir. »

Cette détermination est très vague et peut entraîner à une extrême prolongation du terme annuel de la prescription au préjudice de la solidité et de la précision de l'hypothèque maritime, alors que c'est le souci de mieux la garantir qui constitue le but principal du présent projet : il vaut mieux quelque peu allonger la durée de la prescription (quoiqu'elle soit suffisamment longue), mais la calculer du moment exact et invariable où le créancier a eu le droit d'agir.

Pour ce qui concerne l'effet du transfert de la propriété du navire sur l'existence des priviléges et de l'hypothèque maritimes, la Conférence aurait dû — sans égard aux législations nationales respectives — chercher un moyen pour que ce transfert ne puisse influer sur les droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

Il ne serait point difficile de garantir les droits des créanciers privilégiés par l'inclusion dans le projet d'une règle, portant : que le privilége maritime, dûment certifié d'après les lois du pays de sa naissance, reste en vigueur malgré le transfert de la propriété du navire. Quant à l'hypothèque maritime, si la proposition de conférer à ces hypothèques une publicité internationale est adoptée (v. la conclusion sur l'art. I), cette question se trouvera résolue d'elle-même.

V. E. Grews.

ITALIE

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

Confits de lois en matière de fret

En ce qui concerne le questionnaire proposé par le Comité Maritime International sur le FRET, l'association italienne s'en rapporte à l'étude qui suit, due à un de ses membres, Mr le Prof. Perrone, et contenant l'exposé des motifs des conclusions que le comité exécutif de l'association a formulé sur ce questionnaire.

1re et 3me QUESTION

L'association italienne, considérant que la 1re et la 3me question méritent d'être envisagées sous un même point de vue, fait vœu que la conférence adopte les conclusions suivantes :

Toutes les fois qu'on n'aboutit pas à éviter l'exagérée liberté conventionnelle, il paraît indispensable que chaque État fixe les principes auxquels il ne pourra être dérogé par convention.

Que le fret est dû *pro rata itineris*, sur la base du voyage et en proportion des marchandises sauvées, si les marchandises sont sauvées en tout ou en partie, dans le cas de perte ou d'innavigabilité du navire au cours du voyage, dûs ou non à des fortunes de mer, exclusion faite des cas de dol, d'imprudence ou de négligence graves.

Que le surplus que le fréteur-armateur est obligé de payer pour le reste du voyage qu'il aurait dû porter à terme (exclusion faite de l'impossibilité de continuation par cas fortuit ou par force majeure) doit être partagé par moitié entre le fréteur et le chargeur ou destinataire.

SUR LA 2me QUESTION

Qu'en admettant le droit de vente de la marchandise (et cela comme *extrema ratio* le fret est dû tout entier si la vente, effectuée pour les besoins du navire, a concouru à sauver ce dernier ; partant la valeur des marchandises à payer aux intéressés doit être calculée sur la base du prix courant des marchandises au lieu de leur destination.

Mais, si malgré la vente pour les besoins du navire, ce dernier n'est pas sauvé, le fret est dû également tout entier.

Par contre si la vente a lieu en cours de route par suite d'état d'avarie particulière des marchandises, le fret est dû non pas en proportion du voyage tout entier, mais seulement en proportion de la route parcourue, et en tenant compte de toutes les circonstances comme, par exemple, de la facilité de placement de la marchandise au port de relâche ; de la nature de la marchandise non sujette à une facile détérioration ; des hasards courus ou probables ; des dépenses faites et de toutes autres circonstances pareilles.

Pour les mêmes motifs, au cas d'une vente qui est la conséquence d'une avarie par fortune de mer, le fret est dû en proportion de la route parcourue.

SUR LA 4me QUESTION

Il faut écarter les criteriums empiriques du *demi fret* et *fret sur le vide* et il faut s'en référer au droit commun pour la solution de la question des dommages-intérêts.

SUR LA 5me QUESTION

Malgré les inconvénients auxquels peut se trouver exposé un propriétaire de navire, et qu'il faut bien signaler; par exemple dans le cas où le destinataire effectif, par l'endossement du connaissement à un failli, parvenait à retirer la cargaison, sans s'acquitter de l'obligation des surestaries, l'Association italienne croit que les surestaries doivent être considérées comme un droit d'indemnité et non pas comme un supplément du fret, garanti par le même privilège que celui-ci.

L'action en payement de surestaries ne doit être subordonnée á aucune protestation ni écrite, ni verbale.

Naples, Août 1907.

Prof. A. MARGHIERI
F. MIRELLI
Prof. FR. PERRONE, *rapporteur*

RAPPORT

sur les questions soumises au Congrès de Droit Maritime de Venise

PAR

le Professeur FRANCESCO PERRONE, avocat

SOMMAIRE

QUESTION PRÉLIMINAIRE

Exclusion des questions relatives au transport des passagers; l'importance actuelle de ces questions.
Nouveaux éléments de nature à influencer sur le principe des affrètements.
Questions proposées pour une nouvelle conférence.
Observations générales sur le questionnaire du fret soumis à la Conférence.

PREMIÈRE ET TROISIÈME QUESTION

Remarques sur la question.
Examen historique de la question.
Opposition entre les systèmes législatifs en vigueur.
Comparaison entre le cas de perte et le cas d'innavigabilité.
Proportionnalité du Fret.

OBJECTION

Pour la proportionnalité, le caractère juridique de l'obligation n'est pas un obstacle.

Autre Objection

Synthèse.

Deuxième Question

Examen historique.
Cas de Vente de marchandises pour les besoins du navire.
Cas de Vente de marchandises pour les besoins du navire non sauvé.
Vente de marchandises avariées par suite de vice propre.
Si le fret est dû lorsque la vente de la cargaison est la conséquence d'une avarie par fortune de mer.

Quatrième Question

Remarques sur la question. Exclusion de la phase pré-contractuelle.
Référence au droit commun.

Cinquième Question

Divergences de la doctrine et de la loi.
Caractère juridique de la surestarie.
Protestation écrite; de l'irrécevabilité des actions et de la prescription.
Conclusions.

Question Préliminaire

Exclusion des questions relatives aux conflits au sujet des affrètements pour le transport de passagers ; leur importance actuelle

A la suite du désir exprimé par l'Association néerlandaise de voir porter à l'ordre du jour de la Conférence de Liverpool, en 1905, l'étude des *conflits de lois en matière de fret* et de rechercher donc s'il y aurait moyen d'arriver à une solution uniforme, s'adaptant au trafic moderne, le Comité Maritime International a formulé un questionnaire nettement défini, précédé d'une question générale ; sur le tout la prochaine Conférence de Venise aura à donner son avis.

Or, la portée de cette question d'ordre général est limitée par le texte des questions qui la suivent et qui se rapportent exclusivement au transport de marchandises ; en effet, les questions sur lesquelles on doit ainsi se mettre d'accord excluent toute discussion au sujet des affrètements pour le transport de passagers.

Et cependant, il est à remarquer : que la personne humaine constitue pour les armateurs une cargaison qui paye bien, qui est riche et qui est de bon rapport ; que de plus, le transport de passagers a pris depuis quelque temps une extension considérable spécialement au point de vue de certains ports et cela pour des raisons diverses ; le tourisme, l'émigration intense se produisant dans certains pays, les besoins intensifiés du commerce et ceux de l'industrie ; la facilité des traversées à des prix de transport réduits. Que cette extension est due aussi au fait que les États — comme c'est le cas ici, en Italie — en sont arrivés à approuver des tarifs de transport ou même à les fixer de leur propre initiative, quand ils croient ne pas pouvoir approuver les tarifs qu'on leur soumet ; que d'ailleurs les

ententes internationales entre armateurs se rapportent au transport de personnes bien plus souvent qu'au transport de marchandises ; qu'enfin, en considérant au point de vue financier le grand marché du fret, des prix de passage, on ne tarde pas à comprendre qu'il est nécessaire d'avoir à ce sujet des dispositions uniformes, également du point de vue des conventions.

C'est pourquoi nous pensons qu'il serait opportun de mettre à l'ordre du jour d'une prochaine conférence toutes les questions relatives au transport des passagers. En effet, si les anciennes questions de doctrine et de pratique — toujours intéressantes encore — méritent un examen sérieux, il y a bien plus de raisons encore pour élucider les problèmes suscités par cette industrie relativement nouvelle — le transport des émigrants, tant au point de vue des individus qu'au point de vue de la grande masse.

Nouveaux éléments de nature à influencer le principe des affrètements

Au point de vue de la notion des transports, l'élément fret a subi une évolution : anciennement, le voyageur ne payait rien ; il était considéré plutôt comme un accessoire qui accompagnait la marchandise. Plus tard, on l'a considéré comme un pélérin, et s'il avait à payer quelque chose, c'était fort peu. Actuellement au contraire, les transports des personnes, et spécialement des grandes masses de personnes, forment le principal objet des compagnies de navigation, car le fret payé par des passagers laisse des bénéfices bien supérieurs ; les navires se rendent de préférence là où ils peuvent embarquer plus de passagers que de marchandises. L'Italie offre une preuve évidente de tout ceci ; en ce moment des navires de nationalités diverses affluent dans ses ports pour le transport d'émigrants.

Actuellement, deux grands phénomènes se produisent : le premier touche le marché des frets pour lequel la vieille théorie de l'offre et de la demande a perdu sa valeur, car les spéculateurs et les financiers ont pris également possession de cette branche d'activité et l'ont accaparée. Les banquiers de Boston et de New-York, les commerçants d'Anvers et de Londres, ceux de Marseille et de Brême, ceux de Gênes et de Naples spéculent sur les prix de passage, sur les transports en général.

De même les armateurs concluent des accords privés et publics ; ils se fédèrent et se groupent en *Conférences*, *Pools et Rings* pour résister et défendre leurs intérêts ; ils organisent des *trusts* pour obtenir la hausse des frets.

Le second phénomène, c'est la diminution graduelle de la liberté de contrat qui se traduit sous trois formes avec des sanctions variées :

a) Les propriétaires de navires, de n'importe quelle nation, s'ils transportent des passagers en Amérique, doivent se conformer aux lois des Etats Uuis.

b) Le contrat de transport de passagers dans ses quatre éléments : navire, fret, transporteurs et passagers ; et voici comment et pourquoi :

A. — La loi américaine impose une taxe pour chaque passager débarqué là-bas, de sorte que ce nouvel élément vient s'ajouter aux autres bases du fret ;

B. — La loi américaine défend le débarquement de certaines catégories de personnes. Le transporteur doit alors faire rapatrier ces individus et il a en outre à supporter une responsabilité envers les passagers. C'est encore un autre élément qui va grever le fret.

Mais ce fait constitue même une des conditions du contrat entre transporteurs et passagers ; c'est encore un point que la prochaine conférence aura à examiner au point de vue de la question du contrat conditionnel.

c. — La loi américaine exige que le navire transporteur satisfasse à certaines conditions d'hygiène et soit muni des moyens de sauvetage nécessaires.

En cas de contravention à ces dispositions, elle impose des amendes au capitaine personnellement ; ainsi cet élément nouveau constitue un risque additionnel qui a également son importance au point de vue du calcul du prix de passage.

En Italie, on peut dire que pour ce qui concerne le fret, nous nous trouvons devant une véritable révolution législative, qui s'est opérée, pourrions-nous dire, en quelque sorte inconsciemment. Ainsi, le fret peut être conventionnel, soit qu'il ait été fixé par des cartels d'armateurs ou qu'il soit un fret de concurrence ; il peut aussi être approuvé ou fixé par le Gouvernement ; mais ces deux formes ne s'appliquent que pour le transport transocéanique d'émigrants, fait par des transporteurs italiens ou étrangers autorisés par le Gouvernement. Pour ceux-ci, il existe en Italie le Commissariat d'émigration, qui constitue une institution de surveillance et de tutelle (article 14 de la loi sur l'émigration).

Pour tous ces frets, ce n'est pas encore la loi de l'offre et de la demande qui les règle ; les variations dans les taux peuvent être imposées par les autorités italiennes.

Les prix de passage peuvent varier suivant la condition du voyageur : fret entier, fret nul ou fret partiel, tandis que le prix de passage pour les diverses catégories d'émigrants peut être gratuit, fret de subside ou fret de faveur et d'enrolement.

Enfin, il y a encore à distinguer entre prix de passage pour passagers de cabine et pour passagers émigrants, selon les responsabilités qui peuvent s'attacher à ces transports.

Questions proposées pour une prochaine Conférence

Parmi les questions qu'il serait important d'étudier à une prochaine conférence, nous pouvons indiquer les suivantes :

a) Comment empêcher que les lois d'un Etat puissent rendre conditionnel un contract privé de transport, et porter préjudice aux intérêts des armateurs étrangers, (Loi de l'Amérique du Nord sur le transport des personnes).

b) Est-ce qu'en principe, on peut admettre, dans la fixation des prix de transport, l'intervention de l'autorité publique, ou cette intervention peut-elle se justifier dans certains cas ? Et dans ce cas, quels principes devrait-on adopter dans le droit positif maritime ?

c) Du moment où l'on admet la libre spéculation étrangère sur les prix de transport de passagers, comment peut-elle se concilier avec le principe de l'intervention de l'État dans la fixation des frets ?

d) Les accords conclus entre armateurs étrangers au sujet des prix de passage doivent-ils être limités par l'intervention des autorités administratives ou par des textes de loi ? Si oui, comment éviter des représailles entre États, sans porter atteinte aux intérêts des émigrants ?

Observations générales sur le Questionnaire du Fret soumis à la Conférence

Les 5 questions dont s'agit, qui sont des questions de principe mais qui peuvent en faire naître une foule d'autres, peuvent en réalité se réduire à quatre, parce que la 1re et la 3me question se rapportent à peu près au même objet.

Dans la 3me question, il faut relever que dans le texte anglais on emploie l'expression «..the vessel is declared

unseaworthy » tandis que le texte français porte «..le cas où le navire est condamné ». Or, il importe de bien préciser la portée de ces deux expressions, afin d'éviter tout malentendu. Ces expressions signifient que le navire n'est pas dans les conditions voulues pour prendre la mer, « hors d'état de n'aviguer », pour employer la terminologie de l'article 297 du code français, c'est à dire que le navire est temporairement hors d'état de naviguer, mais qu'il n'est pas condamné définitivement et qu'il peut être réparé.

Il y a une autre question encore, mais dont l'importance va toujours en diminuant : c'est celle relative à la vente de la marchandise en cours de voyage, qui fait l'objet de la question sub 2°.

Comme la vitesse des navires augmente toujours et que les prix diminuent, que la vapeur et l'électricité se substituent graduellement à la voile et diminuent la durée des transports ; que les traversées s'effectuent d'ailleurs avec plus de régularité et avec plus de sécurité, il en résulte que ce n'est que fort rarement que le capitaine doive vendre des marchandises pour les besoins du navire ou pour avaries. L'art de l'architecture navale s'est entièrement modifié ; la solidité des navires est plus grande : tout diminue la possibilité de ventes de marchandises ; enfin, les lignes régulières ont toutes des représentants dans les ports ou les navires font escale, de sorte que les capitaines ont toutes facilités pour se pourvoir du nécessaire, sans devoir recourir à l'emprunt ou à la vente, comme ils devaient le faire autrefois.

Actuellement, il y a partout des communications télégraphigues et téléphoniques ; des établissements de crédit s'établissent dans les localités mêmes de moyenne importance : tout cela permet au capitaine de se procurer très facilement de l'argent, sans devoir vendre une partie de sa cargaison.

Les *tramp-steamers* diminuent en nombre ; la navigation à voile est graduellement abandonnée ; d'ailleurs les voiliers ne transportent plus que des marchandises moins facilement sujettes à avarie. Les causes de ventes de marchandises qui existaient autrefois, ne subsistent plus aujourd'hui. Tout ceci vient donc à l'appui de nos remarques.

Examinons maintenant les questions telles qu'elles sont formulées.

1e et 3me Questions

Observations préliminaires

Observons en tout premier lieu qu'il y a une tendance à introduire un connaissement uniforme, et qui est rédigé en langue anglaise, malgré la résistance de certaines compagnies de navigation surtout les compagnies allemandes, qui attachent une importance très grande à l'emploi de leur langue nationale, parce qu'ils croient devoir établir un rapport entre la prépondérance de cette langue et la suprématie maritime à laquelle ils aspirent. (1)

---

(1) La langue suit le mouvement du trafic maritime, jusqu'à nous faire croire que la suprématie maritime d'un Etat lui donne aussi la prépondérance de la langue. En effet, cette prépondérance, l'Italie l'a eue autrefois, au commencement du 19e siècle ; partout on recommandait aux employés de commerce l'étude de cette langue, et ceux qui la connaissaient avaient toujours la préférence. Les langues italienne et espagnole étaient, à ce moment-là, en quelque sorte les langues officielles du trafic maritime qui se développait alors dans la Méditerranée et vers les Indes occidentales. Aujourd'hui, en mer, notre langue et la langue espagnole ont été remplacées par la langue anglaise. Celle-ci est devenue, comme la langue officielle, en quelque sorte l'idiome universel de la vie et du commerce maritimes, si bien que dans les ports d'Amérique, d'Asie et même d'Europe, les compagnies françaises de navigation — et c'est tout dire — rédigent leurs connaissements en langue anglaise. Il en est de même des grandes compagnies de navigation allemandes. Nous devons cependant citer comme excep-

En effet, dans la plupart de ces documents, on rencontre la clause, à laquelle nous voulons faire allusion, qui est valablement convenue entre parties et selon laquelle le fret sera toujours dû intégralement, sans distinction, que le navire arrive où non à destination.

Les expressions qu'on emploie sont celles de « *lost or not lost* » (navire perdu ou non), ou bien « *prepaid or not prepaid* » (fret payé d'avance ou payable à destination), pour ce qui concerne le fret. (1)

Ces conventions sont en usage aussi pour le transport des valeurs qu'on a l'habitude de faire sur connaissements spéciaux : que l'on perde les valeurs avec le vapeur ou autrement, le fret est toujours dû.

La question étant ainsi posée ; considérant l'usage de ces clauses acceptées sans opposition par les chargeurs ; considérant les effets de cette clause au point de vue des réclamations pour avaries ; tenant compte enfin de l'existence et de la validité d'autres conventions qui établissent pour les chargeurs le devoir de payer les frais pour le transport des marchandises ; il est bien évident que des vœux émis par la Conférence resteraient parfaitement stériles si elle devait imposer des règles à l'encontre de ces usages universellement admis. Nous sommes d'ailleurs d'avis qu'il n'y a pas lieu de porter une entrave à ces usages

---

tion la Ost-Africa Linie qui, pour le cabotage, rédige ses connaissements en allemand ; la compagnie italienne Navigazione Generale qui fait usage de la langue italienne tandis que la Veloce rédige ses connaissements en anglais. Mêmes les voiliers italiens et les autres navires en général adoptent pour leurs documents la langue anglaise. Bref, nous pouvons dire que sur le marché international des transports maritimes les formules de connaissements imprimées en anglais ont cours régulier.

(1) Voir connaissements de la *Navigazione* Generale, de l'*Italia* et de la *Veloce*, art. 3, 13, 17 ; de même ceux des autres compagnies de navigation.

du commerce puisqu'ils n'entraînent pas des inconvénients bien graves.

Examen historique de la question.

Les questions 1 et 3 ne sont pas nouvelles ; elles ne se rapportent pas uniquement à la navigation transformée comme elle l'est. Cette question se présente dans les cas de perte du navire par naufrage et a été résolue dans ce sens qu'on aurait pu répéter le transport qui n'avait pas été exécuté, sauf le cas où la perte du navire est due au mauvais arrimage de la marchandise, ou à des faits de dol ou de fraude de la part du propriétaire de la marchandise et sauf le cas où la perte de la marchandise est due à un retard pour lequel on ne peut imputer aucune faute à personne. (1) Mais autrefois on ne s'occupait pas spécialement du cas de sauvetage total ou partiel de la marchandise malgré la perte du navire ; cependant ce cas était sous-entendu, comme on peut le supposer d'après Kuricke. (1)

Nous pouvons dire que dans la doctrine d'autrefois, inspirée par les usages maritimes, on décidait que le chargeur devait à l'armateur le fret proportionnel à la traversée ou au chemin parcouru, jusqu'au moment de la perte ou de l'innavigabilité du navire, sauf certaines modifications et délimitations. (4)

Cette doctrine a été adoptée plus tard dans les législations positives ; dans la suite un revirement s'est produit, des doutes ayant été exprimés sur la justice de ce principe. Il y eut même quelques lois positives comme la loi belge

---

(1) *Le Kuricke Reinoldi* dans son résumé *Rezoluti questionum illustrium*, questio YXXIV, page 839, aussi bien que dans *Jus Maritime Hanseaticum*, art. I, tit. IX, traite les différents cas admis par l'ancienne doctrine de l'Ecole.

— et il y a une tendance en Angleterre et en Amérique dans le même sens — qui en se référant à l'équité se sont éloignées de ce principe.

En France, dans le projet de 1867, on a adopté le principe de l'abolition du fret proportionnel. La Chambre de Commerce de Marseille, délibérant de la question, a émis un vote en sens contraire, tandis que dans la suite les congrès d'Anvers (1885) et de Bruxelles (1888) n'ont pas pu se mettre d'accord sur cette question; on y a exprimé l'avis que si le capitaine n'avait pas pu expédier à destination la marchandise dont il s'était chargé, aucun fret ne lui était dû tandis qu'au congrès de Bruxelles, on a dit qu'un certain fret était dû et que son montant devait être calculé sur des bases équitables, selon l'avantage que le voyage partiel peut représenter pour le chargeur.

Opposition entre les systèmes législatifs en vigueur.

Celui qui consulte les dispositions des codes et jette ensuite un coup d'œil sur la doctrine où ces dispositions sont interprétées, trouve qu'il y a une véritable opposition entre les solutions auxquelles on s'est arrêté. La loi belge du 21 août 1879, à l'art. 97, a copié textuellement le principe du projet français en ce qui concerne l'innovation fondamentale, et supprime par conséquent le fret proportionnel dû suivant la distance parcourue. La règle de Sheffield se prononce en faveur du principe selon lequel aucun fret n'est dû.

Le code allemand à l'art. 630 (art. 632 du code abrogé,) dispose comme suit : « si après le commencement du voyage le navire se perd par suite d'un cas de force majeure (accidentellement, » *Zufall* art. 628. sup. I°) le contrat d'affrètement est résilié.

Toutefois pour ce qui concerne les choses qui sont récu-

pérées ou sauvées, l'affréteur doit payer le fret à raison de la proportion entre le voyage accompli et le voyage entier comme il avait été stipulé. On appelle cela Distanz-Fracht.

Le fret de distance doit être payé seulement jusqu'à concurrence de la valeur des marchandises.

Les lois d'Oleron art. 4 et 30 du Guidone del Mare, VI, 7 ont été l'origine de l'art. 2 livre II titre II de l'Ordonnance de 1821 et dans la suite du code français actuellement en vigueur art. 296 et 303. Ceux-ci prévoient que dans l'hypothèse où le navire est radoubé et le cas où le radoub est impossible, le capitaine est tenu d'affréter un autre navire. S'il lui est impossible d'en affréter un autre, le fret n'est dû qu'en proportion de ce que le voyage est avancé.

Le code espagnol, dans le 5° de l'art. 688 prévoit l'hypothèse où la réparation nécessaire pour remettre un navire en état de naviguer excède trente jours, et dispose dans ce cas que le chargeur peut résilier le contrat en payant le fret proportionnellement à la distance.

Le code italien s'occupe du cas où il est impossible de réparer le navire et établit le principe que le fret est dû *pro rata itineris* c'est-à-dire en proportion de la route parcourue. Toutefois s'il est prouvé que le navire était en état d'innavigabilité avant de prendre la mer, aucun fret n'est dû et le navire est même tenu de dommages-intérêts envers le chargeur (art. 570 et 571).

Comparaison entre le cas de perte et le cas d'innavigabilité

Il semble que l'on exclut actuellement le principe de la liberté des parties pour ce qui concerne la première et la troisième question. Il y a une série de raisons économiques et juridiques en faveur de l'admission d'un principe uniforme. Chaque fois que le navire se perd et que la marchan-

dise a pu être sauvée en partie au cours du voyage, le principe le plus logique semble être celui du fret *pro rata itineris* et il faudrait bien le reconnaître formellement.

Mais le cas de perte du navire peut bien être comparé nous semble-t-il au cas de l'impossibilité d'effectuer des réparations et où l'on a constaté une avarie qui rende le navire innavigable. De même par perte on doit entendre non seulement la disparition matérielle du navire mais également le cas où le navire doit rester inactif pendant un temps assez long pendant lequel on devrait réparer les avaries qui n'ont pas permis la continuation de la traversée ou du voyage. Au point de vue des conséquences du voyage pour le chargeur, le résultat, dans les deux cas, est le même.

Proportionnalité du fret

Les raisons qui plaident en faveur du principe de la proportionnalité du fret ont un caractère économique et juridique et peuvent se résumer comme suit :

a) Si l'accomplissement complet du but n'est pas atteint, et que la cause en est attribuable à des accidents maritimes occasionnés par suite de force majeure ou de fortune de mer, nous ne pouvons décider que le chargeur sera complètement exonéré des conséquences : les conséquences d'un évènement fortuit doivent être supportées par tous ceux qui en sont victimes. Si au contraire il fallait tenir le transporteur seul responsable pour les pertes, ce serait contraire à la logique et à la justice et en opposition absolue avec le principe ci-dessus énoncé ;

b) au cas où le contrat est exécuté partiellement une rémunération partielle, conforme à cette exécution partielle, doit être due, à condition toujours que cette exécution

partielle constitue un avantage dont le chargeur ou d'autres à sa place, bénéficient ou peuvent bénéficier ;

c) en supposant que le chargeur ait retiré un avantage partiel du transport incomplet, il n'est que juste qu'il paie le transporteur en proportion du bénéfice qu'il a réalisé ou qu'il réalisera ;

d) l'intention de s'exécuter et l'exécution partielle effective oblige à une rémunération proportionnelle ;

e) le commerce maritime établit un lien étroit entre les personnes qui y participent : par conséquent tous ceux qui y portent des entraves doivent subir les risques de mer ;

f) en supposant que l'interruption d'une traversée ou d'un voyage se soit produite à peu de distance du lieu de destination des marchandises et qu'il soit facile de faire parvenir ces dernières à destination, ce serait une injustice de dénier au transporteur le droit au fret porportionnel qui, en pareil cas, serait presque le fret entier comme prévu au contrat ;

g) au contraire, si l'interruption se produit au commencement du voyage, l'affrèteur ne subirait pas un dommage important puisque le fret proportionnel à payer serait insignifiant ;

h) en supposant que l'interruption du voyage se soit produite dans un port situé en dehors des routes maritimes et que par ce fait le chargeur ne pourrait pas se servir de ces marchandises, on devrait tenir compte de cette circonstance que ce n'est là qu'un malheur constituant un des risques de mer. Rien n'empêche le chargeur d'assurer le fret, même dans cette hypothèse, et si les sociétés d'assurances ne couvrent pas des risques de ce genre pourquoi les expéditeurs ne tentent-ils pas de créer une institution d'assurance mutuelle ?

Objections

Pour la proportionnalité du fret le caractère juridique de l'obligation n'est pas un obstacle

On dit que l'obligation du transporteur est indivisible; mais ceci ne constitue pas un obstacle insurmontable.

L'obligation qui dérive du contract de transport ne semble pas, de par sa nature même, revêtir ce caractère d'indivisibilité; bien au contraire elle peut être fractionnée dans la plupart des cas.

La prestation dans son essence ne constitue pas un acte ou une chose non susceptible de division matérielle ou intellectuelle comme le serait l'obligation de servitude prédiale ou l'exhibition d'un document puisque dans le transport partiel et incomplet on a une prestation dont la nature est identique à celle de l'exécution totale : elle ne diffère que quantitativement mais sans faire défaut. Il s'en suit que l'on ne peut pas d'une manière absolue parler d'indivisibilité.

Tout le monde sait que depuis les temps les plus reculés cette conception de l'indivisibilité représente une difficulté insurmontable. Molinares, après vingt ans d'un travail acharné crut avoir trouvé la solution de la difficulté; Pothier reprit son travail. Cependant l'obscurité règne toujours sur cette question.

En outre la distinction de l'indivisibilité ne met en doute l'efficacité de la prestation que lorsqu'on la met en rapport avec les objets actifs et passifs de l'obligation. Mais ici nous pouvons nous rencontrer, comme il est de règle, entre débiteurs et créanciers, hors le cas où celui pourrait prétendre à l'exécution partielle et où celui-là y serait par conséquent tenu; c'est seulement dans cette dernière hypthèse qu'on pourrait parler d'indivisibilité.

Toutefois pour avoir un exemple typique qui représenterait l'obligation indivisible il est indispensable de se trouver devant un genre de prestation qui n'admette pas de fractionnement sans modifier en même temps le caractère et le genre de l'obligation considérée en elle-même tel qu'elle avait été conçue dans la commune intention des parties.

Il est vrai qu'au point de vue du but poursuivi par l'une des parties, le chargeur, l'obligation peut être considérée comme indivisible; cependant l'intention d'un intéressé n'est pas celle de toutes les parties ; de plus le fait nouveau de la perte subie pour le navire doit évidemment avoir son influence sur la solution de la question.

Autres objections.

Il peut arriver, il est vrai, que l'innavigabilité ou la perte du navire survienne là même où il est impossible ou trop coûteux de réexpédier la marchandise vers sa destination. Mais ceci dans l'état actuel de la navigation ne constitue qu'une exception; les dispositions légales des temps passés vont se heuter ici aux nécessités pratiques du commerce moderne. Les routes maritimes régulièrement desservies par les sociétés de navigation et la surabondance de navires, mêmes subsidiés par les gouvernements, soit au point de vue de leur construction, soit au point de vue de leur navigation, l'internationnalité des accords quant aux routes parcourues, les 50000 navires grands et petits qui fréquentent ces ports ; le fait que la navigation est entreprise et conduite par de puissantes sociétés anonymes et qui pour la plupart sont groupées en trusts; le rapport étroit existant entre toutes les circonstances que nous venons d'énoncer, — tout cela vient corroborer nos conclusions.

Il est vrai que si le transport n'a pas lieu à l'endroit désigné par la charte-partie, l'obligation assumée n'est pas accomplie puisqu'un port quelconque d'escale ou de refuge n'est évidemment pas celui déterminé par le contrat. Mais il s'agit bien en ce moment d'un fret gagné en partie pour un service rendu en partie. Il est encore vrai que le retard constitue un dommage pour le chargeur et pour le destinataire, mais le retard, s'il y en a, n'est imputable qu'aux risques que certes l'armateur n'a pas provoqué ni voulu provoquer et dont il subit d'ailleurs lui-même les conséquences dommageables ; il en est de même de la principale victime.

Mais pour que la résolution de la conférenca soit juste et opportune, il convient qu'elle se renferme dans des limites précises et bien définies. Il nous semble donc que la Conférence doit spécifier les cas dans lesquels un fret *pro rata intineris* sera dû ; ces cas doivent être ceux où la force majeure ou le cas fortuit empêchent la continuation du voyage, perte de la marchandise ou impossibilité de réparations, nécessitées par le navire transporteur.

S'il y avait faute grave ou dol, et par conséquent un cas de responsabilité, il est certain qu'il ne pourrait être question de libération ou d'exonération et par conséquent aucun fret ne serait dû.

* * *

Mais en admettant que le fret soit dû, quelle est la solution juridique admissible.

Il est nécessaire de suivre un principe qui mettre fin, si possible, à toute contestation, qui donne satisfaction à tous en général et à tous les intérêts engagés en particulier.

Expliquons : La distance peut être un élément décisif dans certains cas ; mais toutes les fois que les risques courus et à courir, les dépenses faites ou à faire, les

ennuis pour l'armateur, la facilité avec laquelle la marchandise pourrait être déposée ou vendue à l'endroit où le voyage est interrompu, où la marchandise, par sa nature, n'est pas sujette à un dépérissement facile mais où le retard a pour seul inconvénient de faire rester inproductifs les capitaux y engagés — voilà tous les éléments qui peuvent avoir de l'influence et doivent pour cette raison être pris en considération au point de vue législatif.

La solution basée sur le seul calcul des distances qui peut se faire moyennant une simple opération arithmétique en soustrayant de la distance totale celle qu'il reste à parcourir, peut être fort commode mais elle nous semble bien défectueuse. Ce moyen fort simple serait en somme absurde.

Il ne faut pas seulement considérer l'avantage procuré à l'affrèteur par un transport partiel, mais aussi et surtout les sacrifices à faire et déjà faits pour le restant du transport.

La limitation aux seuls cas où le cas fortuit provoque la perte du navire voilà l'interprétation exacte du mot « chemin parcouru » et par conséquent c'est la question sur laquelle la Conférence devra se mettre d'accord.

Synthèse

Attendu qu'il s'agit de considérer sous tous les points de vue ce problème complexe ;

Qu'il est juste en cas de perte du navire d'intéresser et d'obliger les représentants de l'armateur ou du transporteur à poursuivre le voyage et à conduire la marchandise à destination ;

Qu'il n'est pas juste que seul le navire ait à supporter toutes les conséquences désastreuses, puisque la navigation est également entreprise dans l'intérêt du chargement ;

Que de même il n'est pas juste que le chargement soit seul à supporter ces conséquences au cas où la marchandise est déposée dans un lieu non approprié, ou au cas où elle se perd par suite de retard ou d'autres causes.

Seconde Question

Ceci étant dit, l'importance de la seconde question se réduit notablement et son importance s'amoindrira encore comme on l'a fait observer dans les remarques préliminaires ; nous passons à l'examen de la deuxième question pour en venir à la conclusion.

Examen historique

La controverse contenue dans cette question trouve sa règle dans le droit ancien qui établissait une distinction entre le cas de la bonne arrivée du navire et de sa perte : dans le premier cas il disposait que le fret serait retenu par le capitaine lequel devait à son tour payer la valeur des marchandises vendues sur la base de leur prix au lieu de destination.

Dans le second cas, c'est-à-dire si le navire n'arrivait pas, se posait la question de savoir si le fret serait dû proportionnellement à la distance parcourue et si la valeur de la marchandise devait être remboursée sur la base du prix de vente au port d'embarquement ou au port de destination.

Dans le premier cas, les lois anciennes comme les usages plus récents s'accordent pour reconnaître le droit au fret entier comme constituant un passif du trasport. Au contraire, dans la seconde hypothèse, la controverse existe toujours ; c'est pourquoi nous soumettons la question à la Conférence.

Le système français est identique à celui suivi en Belgique. Il y a une simple différence de rédaction entre l'art 93 de la loi belge et l'art. 298 de la loi française dont le second paragraphe est reproduit textuellement par la loi belge.

Le code italien change l'expression dans la première partie de l'art. 574 : il compare le fait de la vente au fait de l'engagement des marchandises tandis que pour le reste il est conforme aux codes français et belge qui sont comme une extension du principe contenu dans l'Ordonnance de 1681, livre III, titre III, art. 14 et la loi complémentaire française du 14 juin 1841. Le code allemand dans ses art. 535, 538, 546, 541, 641 et suivants dispose comme suit quant à cette question : On peut procéder à la vente du chargement dans des cas extrêmes, par exemple lorsque la marchandise est sujette à une altération grave ou un dépérissement imminent; la marchandise peut être donnée en gage ou vendue si cela est nécessaire pour la continuation du voyage. Mais avant de vendre, on doit d'abord essayer d'obtenir les ressources nécessaires en engageant la marchandise, tandis que pour la valeur de la marchandise à rembourser on prend en considération la valeur commerciale ou ordinaire de marchandises de même espèce et de même nature, au lieu de destination, sous déduction des dépenses, frais de douane et fret ; si le lieu de destination véritable n'est pas atteint, on considère comme destination le port où le voyage se termine, ou celui où le chargement est déposé, si le voyage a pris fin par suite de la perte du navire, conformément aux lois en vigueur.

Vente de marchandises pour les besoins du navire

L'expression « besoins du navire » doit s'interpréter dans un sens large. Cette expression est parfois remplacée

par les mots « nécessités pressantes » ; l'une vaut bien l'autre, car toutes deux dérivent de l'ancienne expression « nécessités du bâtiment » employée dans l'Ordonnance de 1681. Le pléonasme pourrait être évité mais il n'entraîne aucune conséquence au point de vue juridique. Pour les mêmes motifs on doit considérer que l'expression se réfère aux besoins de la navigation en général et non pas seulement au navire : c'est-à-dire la construction matérielle qui exige des réparations. Si donc on procède à la vente de marchandises pour pouvoir approvisionner de charbons un navire à vapeur, il faut considérer cette vente comme ayant été effectuée pour les besoins du navire, puisque le charbon est indispensable au vapeur (1). Dans les conflits d'intérêt, comme dans les grandes luttes qui animent la vie des peuples, c'est toujours l'intérêt le plus important qui prévaut ou celui qui tout en n'étant pas l'intérêt majeur est cependant considéré comme tel par suite de circonstances particulières. Ce principe fonctionne ici où il est admis que l'intérêt moindre — celui du chargeur — doit être primé par l'intérêt plus grand, celui de la navigation : « ubi major, minor cessat », aussi bien dans la pratique que dans les lois.

Tel est le principe ; mais il convient qu'en pratique il ne dégénère pas et que son application soit nettement déterminée.

On doit considérer cette faculté laissée au capitaine comme une *extrema ratio ;* on peut demander qu'avant son application, l'équipage en ait expressément reconnu la nécessité ; on peut chercher encore d'autres garanties pour les tiers chargeurs, pour les armateurs responsables, pour les compagnies d'assurances, mais méconnaître par un

(1) Le code français est plus explicite, tandis que le code italien ne parle que de navires, ce qui peut donner lieu à équivoque.

texte de loi l'exercice éventuel de ce droit extraordinaire, ce serait une injustice et une absurdité. Il y a des cas où pareille vente s'impose comme une nécessité absolue malgré toute défense.

* * *

Il ne paraît cependant pas que la Conférence doive émettre des vœux qui s'écartent des systèmes admis par les législations actuelles et par la pratique. En effet, en percevant le fret entier on exerce le droit légitime de celui qui accomplit son devoir. Le fret est le passif du transport ; c'est la rémunération qui revient au transporteur-armateur.

Il est vrai que les marchandises n'arrivent pas à destination ; mais il est vrai aussi que le capitaine paie pour la vente qu'il a dû faire pour les besoins du navire, la valeur que les marchandises auraient au lieu de destination. Le chargeur ou un autre à sa place, ou le destinataire ou un autre désigné par lui, tous peuvent émettre des prétentions absurdes et exiger un prix exagéré pour les marchandises vendues ; on ne peut laisser subsister cette source de conflits : le prix des marchandises est la seule base valable ; une seule chose remplace la marchandise vendue ; c'est l'argent qui en représeate l'exacte contrevaleur. Ce qui serait regrettable, ce n'est pas tant le fret à payer ou à déduire dans le décompte avec les ayants droit, c'est plutôt le fait que le navire sauvé seul aurait à supporter les conséquences de la vente effectuée en cours de voyage à un prix qui n'est pas inférieur à celui que l'on doit débourser à destination, alors cependant que cette vente a eu lieu dans l'intérêt même du chargement ; car si l'expédition n'avait pas été poursuivie, si le navire avait fait naufrage ou avait souffert un autre dommage, les intérêts des chargeurs et des destinataires auraient été lèsés bien plus fortement.

Vente de marchandises pour les besoins du navire non sauvé

Si la marchandise est vendue dans un port de refuge ou d'escale — conventionnel, d'usage ou forcé — la question se pose de savoir si le fret sera dû en entier ou bien en proportion du trajet accompli, c'est-à-dire calculé jusqu'au lieu de vente.

Celui qui compare ce cas à un prêt forcé conclu par le chargeur, avec le produit qu'il a retiré de la vente de sa marchandise, on arriverait à la conclusion que si le navire n'est pas sauvé,le chargeur n'aurait aucun recours contre le capitaine, si ce n'est qu'à faire rembourser le produit de la vente, tandis que le fret serait dû proportionnellement : il s'en suit que si ce fret avait été encaissé en entier, on serait en droit de l'exiger en le calculant au lieu de la vente.

D'autres, tout en admettant le principe de la prestation forcée, n'en tirent pas cette même conséquence générale, mais soutiennent que le fret serait dû conformément au connaissement et cela parce qu'en réclament le prix de vente reçu pour la vente, le chargeur ne pourrait pas prétendre à autre chose, puisqu'il a reçu ce qui lui revient.

Il est dans la même situation que celui qui pendant le voyage reprend ses marchandises, en pareil cas il doit le prix du transport, c'est-à-dire le fret en entier (1).

Il nous semble que la conception dont s'inspirent les

(1) Plusieurs législations ont admis ce principe, entre autres la loi italienne (575), la loi belge (93), la loi française (298), la loi néerlandaise (480), la loi portugaise (555) etc. Même le code allemand (ancien article 611), dispose que lors du remboursement de la valeur, le fret doit être déduit. Il en est de même dans l'art. 612 du code nouveau. La doctrine anglaise est partagée à ce sujet. En faveur de la proportionnalité du fret se sont prononcés Valin et Pothier, et le principe du fret forcé (Emerigon et Abbott) est combattu par Maclachlan.

lois dans les notes citées, mérite d'être adoptée et pour les mêmes raisons, la conférence devrait se prononcer en faveur des tendances de la doctrine vers l'uniformité des vues qui sont actuellement admises dans les lois. Le capitaine a procédé à la vente de la marchandise parce qu'un intérêt majeur et commun la lui imposait ; mais les événements en ont entravé le résultat ;

Or, si le capitaine rend autant qu'il a encaissé pour la vente des choses d'autrui, la part que le chargeur supporte dans ce désastre est bien minime, puisqu'elle se restreint à la seule différence de cette partie du fret qu'il aurait épargnée, si elle avait dû correspondre au fret proportionnel au voyage. Si le profit que le capitaine retire de la vente revient au chargeur, il est juste que celui-ci paie le fret en entier. L'aléa de la vente restera à la charge du propriétaire de la marchandise : si le net produit est plus grand, il ne recevra que le coût réel de la marchandise; si au contraire la marchandise est vendue à un prix moindre, il subira aussi cette perte partielle. Et comme dans le premier cas il aurait payé le fret, de même il devra le payer dans le second cas : il ne faut pas oublier que le fret constitue pour l'armateur la rémunération du transport, considérée depuis son commencement jusqu'à sa fin, avec tous les risques et frais généraux y afférents ; que les fortunes de mer doivent être supportées aussi bien par les chargeurs que par les autres patrimoines participant à l'aventure et qui dérivent un profit quelconque de l'expédition maritime. Qu'en aggravant la situation de l'armateur et en faisant peser sur lui de plus grandes responsabilités, on accorderait en réalité à la marchandise un régime de faveur ; en un mot, on donne de l'une main ce que l'on a pris de l'autre.

Vente de marchandises avariées par suite de vice-propre

Que doit-on comprendre par vice-propre ?

Le vice-propre consiste en un défaut ou une disposition particulière de la marchandise tellement inhérente à la marchandise, qu'il provoque des avaries et oblige à la vente.

Comme vice-propre on doit notamment considérer l'humidité interne, le frottement et les secousses normales et inévitables, lorsque par suite de ces circonstances la marchandise a dû être vendue. Comme la rouille, la fermentation, l'écoulement, la combustion spontanée, ce sont tous des cas qui, dans le cours normal des transports ne peuvent être évités et par conséquent les dégâts qui en dérivent, doivent être normalement considérés comme vice-propre.

*
* *

Comme il est conforme aux principes de la saine logique, que l'armateur ne doit subir aucun dommage si la perte de la marchandise est causée par sa nature particulière, il nous semble que l'on ne peut pas arriver à une autre conclusion lorsque la marchandise a dû être vendue par suite de pareilles avaries.

En pareil cas, le fret doit être payé, non pas en proportion de la distance parcourue, ni sur la base de la distance totale à laquelle elle aurait dû être transportée, mais à raison d'un forfaît qui diffèrera de la somme prévue, selon qu'il s'agisse de la première ou de la seconde hypothèse.

En cas de vente pour cause d'avaries, il y a toujours la volonté du transporteur. Il est vrai que la vente a été causée à raison de la nature particulière de la chose : cependant il a fallu la volonté du fréteur.

La cale se vidant par suite de la vente de marchandises et le capitaine prenant d'autres marchandises en remplacement au port où il fait escale, un second fret vient s'ajouter au premier ; au moins une partie de ce nouveau fret vient l'enrichir indûment. En outre après la vente de la marchandise il y a évidemment une diminution de responsabilité puisque le capitaine ou l'armateur cesse d'être responsable de la garde et des autres obligations qui se rattachent à cette marchandise et pour laquelle ils auraient été tenus jusqu'à la délivraison. Dans ces conditions le droit au fret entier doit être réduit dans une même proportion. D'un autre côté le fret renferme également une rémunération de cette responsabilité et puisque cette dernière vient à disparaître en partie, le droit à la rémunération tombe de même : cette raison subsiste dans tous les cas après la vente, même si le transporteur continue le voyage sans charger d'autres marchandises en remplacement. Ainsi le fret total ne serait jamais dû.

Si la perte du navire survient dans le voisinage du lieu de destination, il serait injuste que l'armateur perdît le fret après avoir transporté la marchandise aussi loin. On objecte que ce cas ne se présente pas ; que la vente pour cause d'avarie n'est jamais effectuée dans le voisinage du port de destination, où certainement on trouverait le réceptionnaire ou le destinataire qui prendrait les mesures nécessaires.

Mais la vente peut être imposée par une altération interne de la marchandise, ou bien encore par suite de coulage Il peut arriver de même qu'une maladie ou une épidémie fasse craindre la mort des animaux transportés ; dans tous ces cas nous sommes d'avis que le fret entier n'est pas dû.

Autre chose est la mort des animaux et autre chose la

vente des animaux en présence d'une épidémie ou d'un péril qui peut causer leur mort.

Dans le premier cas il n'y a pas de volonté de l'armateur ; dans le second cas il y a cette volonté.

La perte ne peut être confondue avec la vente (1).

* * *

Si le fret est dû lorsque la vente de la cargaison est la conséquence d'une avarie par fortune de mer?

Les mêmes raisons mises en avant pour les cas où la marchandise vient à se perdre par suite d'une fortune de mer, existent pour les conséquences des avaries, c'est-à-dire pour la vente des marchandises avariées par fortune de mer.

Dans la première hypothèse le fret n'est pas dû ; si le fret a été payé anticipativement, il doit être remboursé. On paierait seulement un fret proportionnel pour la marchandise sauvée et non transportée. (2)

Quelques législations prévoient des cas spéciaux ; d'autres se bornent à des dispositions générales.

Quatrième Question.

La question soumise à l'examen de la Conférence suppose un contrat régulier entre transporteurs et chargeurs et porte sur l'hypothèse où le chargeur résilie avant le chargement de la cargaison, ou charge seulement une partie de la marchandise engagée et demande s'il convient de

(1 Les codes allemands (619) Portugais 555) Danois (151) Finlandais (106) disposent expressément que le fret est dû en cas de perte de la qualité de la marchandise.

(2) Code allemand (618) Code italien (577) Code français (302).

recourir au droit commun pour la fixation de l'indemnité ou bien s'il faut payer le demi-fret ou le fret sur le vide.

Comme on le voit la question s'éloigne des autres questions avec lesquelles elle est en rapport direct, c'est-à-dire avec celles qui précèdent la formation du contrat définitif et des conséquences qui en résultent s'il est exécuté ou non. En d'autres termes s'il résulte des responsabilités de la phase contractuelle, elles forment un point différent de ceux qui sont soumis à la Conférence. Il sera donc examiné dans une réunion prochaine.

*
* *

Tout d'abord observons que dans la pratique, on est en général très tolérant en ce qui concerne la marchandise à charger, tant au point de vue d'un excédant que d'un manquant, surtout dans les ports où il y a un mouvement continuel de navires ou qui sont des têtes de ligne et pour les destinations fréquentes où il y a des arrivées et des départs réguliers.

Observons en outre qu'en fait de manquant sur le chargement, c'est toujours le chargeur seul qui en supporte les conséquences, parce que tous les armateurs insèrent dans les connaissements qui règlent les transports, des clauses d'exonération qui les libèrent de toute responsabilité de ce chef. En effet dans ces clauses on lit « faculté d'embarquer la marchandise par tel navire ou par d'autres » ou « que la marchandise doit être embarquée selon les exigences des cales, etc. » Or, en présence de la validité de ces clauses, l'armateur ou le transporteur a le droit, en vertu du contrat, d'embarquer peu ou rien sur son navire. La Conférence en formulant ses résolutions, doit tenir compte de ces divers éléments.

Les législations qui fixent l'obligation de payer une

indemnité égale à la moitié du fret dans les cas de résiliation du voyage avant l'embarquement, fournissent par là le moyen d'éviter les inconvénients d'une liquidation judiciaire, toujours longue et onéreuse et facilitent ainsi les transactions commerciales. D'autre part ils viennent corroborer les considérations que nous avons fait valoir.

Il faut distinguer :

Si l'affrètement s'est fait pour le navire tout entier, il est juste que dans le cas où l'on charge moins, on soit aussi tenu du fret restant; mais le chargeur profitera du fret payé par les marchandises qui, de son consentement viennent complèter la cargaison.

Si au contraire l'affrètement est partiel, c'est alors que la véritable difficulté se présente.

Le code italien, dans son art. 564, oblige au paiement de la moitié du fret si on résilie le voyage avant le départ, et au paiement du fret entier si on ne déclare pas résilier le voyage avant le départ du navire, ou si on charge moins que la quantité engagée. Il nous paraît qu'on doit se prononcer en faveur du droit commun. Mais pour ce qui concerne le cas d'une résiliation contractuelle, il vaut mieux résoudre ce cas selon ses circonstances particulières.

Les solutions empiriques du fret sur le vide et du demi fret ne résolvent pas la difficulté et ne permettent pas une réparation complète des conséquences dommageables : elle ne tarderont pas à disparaître de la pratique du commerce maritime.

Cinquième Question

Divergences de la doctrine et des lois

Si l'on parcourt la doctrine et les lois au point de vue de la question posée, on se trouve devant des divergences

radicales entre la doctrine et la jurisprudence. Ceci a des conséquences appréciables pour toute l'industrie des transports qui devient de plus en plus internationale et uniforme et bien que, dans l'espèce, les contrats et les usages locaux peuvent avoir un grand poids, cependant un accord uniforme pourrait se substituer là où il y a des divergences et pourrait amener les intéressés à adhérer aux conclusions de la Conférence.

Le code espagnol (744 et 745) et le code brésilien (592) admettent des surestaries contractuelles, ainsi que celles dérivant des usages locaux. La loi norvégienne (44 et 48) et la loi finlandaise (91 et 96) fixent la période des surestaries là où les parties ne l'ont pas stipulée. La loi italienne est muette sur le délai de chargement et de déchargement et dans ses art. 547 et 549 elle s'occupe des contrats et des usages.

Dans le code hollandais (art. 464 & 457) on admet le droit au surestaries suivant contrat.

Dans le code français comme dans le code espagnol (274 & 294) dans le code allemand (567 et suivants, correspondant au 568 du code ancien) on reconnaît le droit à une compensation à partir du terme des surestaries, au cas d'affrètement de navires entiers. Ainsi l'affrèteur et le frèteur peuvent convenir du terme extrême des surestaries.

D'après le droit anglais, le délai de surestaries doit être prévu dans le contrat.

Caractère juridique des surestaries.

On peut dire qu'en doctrine il y a deux courants d'idées en ce qui concerne la nature des surestaries.

D'une part on y voit un supplément de fret ; d'autre part on les considère comme un simple droit à une indemnité de retard ; mais, comme en droit ancien l'existence des

surestaries n'entraîne pas par elle-même la résiliation du contrat, elle oblige uniquement au paiement d'une juste indemnité. Cependant, contrairement au droit classique, cette indemnité ne doit pas être considérée comme une pénalité conventionnelle. Les surestaries, appelées en Angleterre « demurrage », en France « surestaries », en Allemagne « Ueberliegezeit » naissant du moment où finit la starie, donnent naissance à du dommage et procurent un droit légitime à une compensation.

Tandis que pendant le temps nécessaire au chargement et au déchargement, on peut et on doit tenir compte du fret, il n'en est pas ainsi des surestaries qui dérivent de faits ultérieurs. Il est hors de doute que les surestaries doivent être contractuelles, soit parce que le privilège doit dériver de la loi ou de la nature des rapports entre parties et des choses, soit parce qu'on ne doit pas aggraver la situation des porteurs des connaissements à ordre, qui sont fort nombreux dans la pratique actuelle du commerce maritime, car il est évident que celui qui acquiert un chargement flottant ou qui est devenu porteur du connaissement pour d'autres causes juridiques, n'a pas entendu assumer des responsabilités pour des dommages non prévus et qu'en règle générale il ne devait pas prévoir.

Le caractère juridique des surestaries ne peut pas être confondu avec le prix du transport : le fret. Il ne doit pas davantage former un supplément du fret.

a) parce que le fret est la rémunération du transport normal et qu'un supplément serait donc destiné à compléter ce fret lorsqu'il y a manquant ; il en résulte que les surestaries sortent du cadre normal des transports. Pour la starie seulement, on pourrait dire au besoin qu'elle est un supplément de fret et que c'est sur ce dernier qu'elle se fonde ;

b) parce que si un supplément de fret était payé comme

surestaries, on aurait moins le souci de respecter l'obligation de charger et de décharger ;

c) parce que l'objet principal, dans le commerce maritime moderne, c'est de gagner du temps, et les capitaux engagés dans les navires ne peuvent rester immobilisés pendant longtemps, ce qui arriverait inévitablement si on réduisait à bien peu de chose la responsabilité pour les retards. Il faut donc que les surestaries doivent constituer une indemnité pour des dommages subis, et non un supplément du fret ;

d) si, en vue de difficultés éventuelles, on prorogeait la période nécessaire au chargement et au déchargement, cela ne pourrait avoir pour conséquence, que ce qui est dû pour surestaries, représenterait une pénalité conventionnelle, et une clause pénale que l'on considérerait comme accessoire des clauses principales, car la clause suppose un accord spécial dans le contrat, ayant pour but d'engager les parties à exécuter leurs obligations et enfin exonère le capitaine de la charge de la preuve, que l'objet en soit le payement d'une somme d'argent ou une prestation d'une autre nature.

Ceci posé, il en résulte que les créances qui ont leur origine dans des surestaries ne sont pas privilégiées, comme elles le seraient si on les considérait comme un supplément du fret et un accessoire du fret, puisqu'elles suivraient dans ce cas le sort du principal ; mais comme une créance indépendante, elle est exigible par l'action judiciaire ordinaire, sur les garanties affectant les choses transportées.

Il est vrai que le connaissement à ordre peut être endossé à un prête-nom et dans ce cas devant l'inexistence du privilège — une fois que le retrait des marchandises s'est effectué — l'armateur pourrait se trouver sans les garanties normales pour l'encaissement de sa créance qui

dérive de la surestarie. Mais il est à remarquer que les armateurs peuvent se libérer au moyen de la clause « à la diligence du capitaine » ; de cette façon il pourrait éviter tous dommages en restant le maître absolu de pourvoir au déchargement et en empêchant ainsi l'immobilisation des capitaux.

Les problèmes ci-dessus signalés sont graves, spécialement le troisième, sur lequel il faut particulièrement appeler l'attention.

Quid si les surestaries dépendent d'un manque d'espace disponible dans les dépôts de la douane où l'on doit déposer la marchandise pour des raisons fiscales ?

Quid si les surestaries sont causées par le fait du capitaine ou par le fait des arrimeurs ?

Quid si elles sont causées par les déchargeurs qui pourraient être syndiqués en trust ou conclure des cartels pour la manipulation et le dépôt et pour l'emploi du matériel, de sorte que la location prolongée de celui-ci donne lieu à des surestaries ? Les armateurs, qui agissent immédiatement après le fait qui a causé le dommage, font diligence pour constater et réduire les pertes et les reponsabilités ; une fois qu'un certain temps s'est écoulé, il esi naturellement beaucoup plus difficile d'établir la nature exacte des faits en discussion.

A fortiori l'argument est bien plus important encore si on considère que dans les rapports internationaux, les capitaines ont à penser à bien autre chose qu'à des protêts, des actions et des constatations.

c) En cas de surestaries, il y a des intérêts privés en jeu et par conséquent il n'y a pas de raison pour subordonner l'action à une protestation, comme c'est le cas pour les abordages nautiques. En résumé, celui qui se croit lésé, peut prendre ses mesures dès le commencement, mais s'il n'en fait rien, il pourra le faire plus tard ; fréteur et affré-

teur se trouveront dans les mêmes conditions pour se défendre. A notre avis, il n'y a donc pas d'argument sérieux justifiant la nécessité d'un protêt immédiat. Il est vrai que le droit classique ancien rendait nécessaire le protêt pour le remboursement des estaries régulières, mais il est vrai aussi que le retard ne procurait pas aux navires un droit à indemnité, tandis qu'actuellement les capitaux maritimes, plus ils se déplacent, plus ils rapportent et que les capitaux investis dans un navire qui reste inactif, représentent des millions improductifs. Si l'on considère le caractère actuel du commerce maritime et le fait que dans notre vie économique actuelle tous les efforts tendent à gagner du temps ; que même, à défaut de protêt, les faits et les dommages en résultant ne sont pas moins certains, on peut conclure qu'un protêt écrit est inutile. Il suffira que l'on fixe un délai suffisamment court pour faire valoir une réclamation pour surestaries.

Enfin si l'on ajoute qu'en prescrivant un protêt écrit, l'inobservation de cette formalité entraînerait la déchéance, il nous paraît qu'il vaut mieux supprimer cette prescription de nos lois. (1)

(1 Un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 13 juin 1900, (vapeur Fastet) exige le protêt ; des arrêts italiens de la Cour de Gênes se prononcent pour le contraire dans tous les cas où il est déterminé exactement quel était le nombre de jours de surestaries. Appel Gênes : Cicellis contre Laberies, 10 mai 1880. Même Cour : Carridi contre firme Piccaluga. 1r juillet 1886, Eco di Giurisprudenza Commerciale IV. 189, 242. Cette théorie trouve également une confirmation dans un autre arrêt de la même Cour : firme Carlo Raggie contre Racburn & Vent, 20 février 1901 (Temi, Gênes, III, page 367) qui a décidé que pour que les surestaries courent, une protestation n'est pas nécessaire sauf dans le cas où il y a incertitude sur le délai de starie. Tous ces arrêts ne sont que l'application du principe faisant l'objet de l'art. 1233 du code civil : dies interpellat pro homine. D'après l'art. 570 du code allemand la starie court mais s'il n'y a pas de convention à ce sujet entre affréteur et fréteur ce dernier avertira le chargeur du commencement des staries.

Protêt écrit. Irrecevabilité des actions et prescriptions

Au point de vue social il faut une définition d'un délai dans lequel les facultés consacrées par la législation peuvent être utilement exercées : de même que la loi confère une protection, elle doit en même temps en établir la limite.

Les droits ne peuvent pas rester éternels pour le respect des institutions éphémères des hommes et la valeur réelle du droit est limitée d'après le temps ; mais tout ceci acquiert une importance bien plus grande encore quand il s'agit de transports maritimes où l'intensité de l'industrie et le grand nombre des contrats exigent des prescriptions variées et courtes pour ne pas donner lieu trop facilement à des litiges qui sont une entrave au développement du commerce.

La prescription dépend du terme fixé pour l'introduction d'une action. Si ce terme est écoulé, il n'y a plus de recours et la décadence a ceci de commun avec la prescription que là aussi il s'agit de l'influence du temps sur les droits. Mais la décadence ne transforme pas la nature du droit lui-même, tandis que la prescription soustrait l'action à l'exercice régulier du droit. La décadence atteint l'action, mais pas le droit comme certains l'ont cru en opposition avec la majorité des écrivains. Ce qui est certain, c'est qu'au point de vue des surestaries, il n'est pas nécessaire pour l'intentement de l'action de protester et de réclamer par écrit, puisque, aussi bien la forme de la réclamation (c'est-à-dire de l'acte adressé à l'autorité) que celle de la plainte elle-même ne doit pas se prescrire ou tomber en déchéance.

Pourquoi ?

a) Dans les rapports internationaux, c'est l'ignorance des formes de procédure qui entraîne leur inobservance et ses conséquences et ce point a une importance considérable si l'on considère qu'il est impossible qu'un navire ait à chaque escale des représentants, des agents et des correspondants ; même l'organisation consulaire à laquelle on pourrait recourir n'est pas telle qu'elle puisse donner une assistance efficace à celui qui a besoin d'aide et de conseil.

Les motifs de décadence en effet, qui éteignent les droits subordonnés à des formalités judiciaires sont en général odieuses au public, lequel ne se rend pas toujours compte des exigences du trafic.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

ASSOCIATION ARGENTINE DE DROIT MARITIME (1)

Buenos-Aires, 31 août 1907

A la suite de l'invitation du Comité Maritime International d'examiner les avant-projets de traité sur la « Limitation de la Responsabilité des propriétaires de navires » et sur les « Hypothèques et Priviléges maritimes, ainsi que le questionnaire relatif aux Conflits de Lois en matière de Fret », l'Association Argentine de Droit Maritime, réunie à Buenos-Aires, a l'honneur de présenter les observations suivantes :

I

Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires

En ce qui concerne cet avant-projet, l'Association Argentine se permet de présenter deux observations.

En premier lieu, elle propose d'adopter comme paragraphe final de l'article 2 ce qui suit :

« Lorsqu'un navire est exploité par un affréteur à temps, la responsabilité du propriétaire continuera à subsister dans la forme et dans les limites établies. »

Le but de notre Association, en proposant cette ajoute, est de consacrer ainsi expressément la responsabilité du propriétaire dans le cas où le navire est exploité par un

(1) Nous n'avons reçu ce rapport qu'après la réunion de Venise.

affrèteur-armateur, parce que si cette responsabilité est admise par certains auteurs, comme de Valroger, Desjardins, Cresp et Vidari, d'autres auteurs comme Pereyra Forgas de Sampio Pimentel, au Portugal, La Serna et Reus en Espagne et Obarrirri dans la République Argentine, et la Cour de Cassation de France par son arrêt du 11 juin 1845 (Dall.) et du 18 août 1858 (Dall.) sont d'avis que ceux qui traitent avec un affrèteur ou avec un armateur à temps, perdent leur recours contre le propriétaire du navire.

Nous proposons ensuite de supprimer, ou éventuellement de modifier, le paragraphe 3 de l'article 3, en tant qu'il comprend parmi les accessoires du navire les sommes revenant au propriétaire comme indemnités du chef *d'assistance ou de sauvetage*, sans établir une distinction entre les indemnités gagnées après le fait qui donne naissance à la responsabilité, et les indemnités gagnées antérieurement, relatives, toujours, au dernier voyage.

Le motif de notre observation, c'est que puisque les indemnités dues pour assistance ou sauvetage, tout comme les primes à la navigation, ne sont pas comprises comme accessoires du navire dans les effets du délaissement, dans les contrats d'assurances maritimes, il n'y a aucune raison pour faire exception à cette règle lorsqu'il s'agit de réglementer l'abandon que peut faire le propriétaire de navire pour se libérer de responsabilités encourues du chef de faits du capitaine ou de l'équipage.

En excluant l'indemnité d'assistance ou de sauvetage des accessoires du navire ou du fret, nous suivons du reste la doctrine enseignée par Lyon-Caen, tome 6, n° 1381, page 383 ; Laurin sur Cresp, IV, page 191. Nota Droz, page 361 et suivantes, et Lewis, combattant l'opinion de Pipia et de certains comités internationaux.

Puisque l'on n'a pas compris dans le 3° de l'article 3

parmi les accessoires du voyage, les créances dérivant de surestaries nées au port de charge, pendant la réception de la cargation, ou au port de destination, pendant la délivrance, pour la bonne raison que l'on peut invoquer dans ce sens, il semble au Comité Argentin que cette exclusion doit entraîner logiquement celle des indemnités pour assistance ou sauvetage.

II

Avant-projet de traité sur les Hypothèques et Priviléges maritimes

Nous nous bornons à insister sur l'idée déjà exprimée par d'autres associations nationales, (mais qui n'est pas incorporée dans l'avant-projet) qu'il serait utile d'établir dans un article spécial le mode d'enregistrement requis pour que l'hypothèque ait une valeur internationale.

La publicité, c'est la base de la situation de sécurité indispensable à la vie et au développement du crédit hypothécaire; si on se contente de s'en référer aux législations variables des pays d'origine, comme le fait le projet, sans même établir un minimum de garanties nécessaires pour que la publicité puisse être considérée comme suffisamment assurée, on s'expose à ce danger de voir les législations nationales adopter un système de publicité inefficace ou incomplet qui préjudiciera le crédit hypothécaire, puisqu'on pourrait ainsi permettre l'existence d'hypothèques plus ou moins occultes.

Considérant cette question au point de vue de la nécessité de réglementer dans le traité même le mode de publicité, notre Association préfèrerait l'inscription sur l'acte de propriété ou sur l'acte de nationalité, puisque ce sont là des documents que le capitaine doit avoir à bord,

d'après toutes les législations; la simple exhibition de ces documents au port où le navire se trouve, révèlera, — sans qu'il soit besoin de recourir à des extraits de régistres du port d'immatriculation ou à d'autres documents, — s'il existe ou non des hypothèques antérieures qui peuvent primer celles que l'on voudrait contracter.

III

Questionnaire sur le Fret

Comme la solution des points visés par le questionnaire dépend de la doctrine à adopter sur les principes qui se disputent la suprématie depuis la conférence de Sheffield en 1865, cette Association, suivant l'exemple donné par d'autres associations, et pour éviter la répétition d'arguments classiques en faveur de théories déjà connues, se bornera à indiquer les conclusions qu'elle considère les mieux en harmonie avec les principes qui forment ses convictions en ces matières.

Résumant ses réponses aux questions N° 1 à 5, elle est d'avis :

1. Le fret est dû lorsque le navire se perd en cours de route et que les marchandises sont sauvées en tout ou en partie, pour autant que le propriétaire des marchandises ait obtenu un avantage quelconque par suite du transport effectué.

La base de calcul du dit fret doit être l'avantage réel que constitue pour le propriétaire des marchandises le trajet accompli, et non pas un simple calcul de distances.

2. Le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route pour les besoins du navire, ou dans l'intérêt

des chargeurs en cas d'avaries par vice propre ou par fortune de mer.

Le fret à payer est le fret tout entier, et non pas un fret proportionnel avec addition d'un faux fret.

3. Il convient de payer le fret lorsque le navire est condamné au port de refuge et ne peut terminer le voyage mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire, arrive à destination.

Le fret à payer au navire condamné doit être proportionné, non seulement à la partie du voyage accomplie, par rapport à la distance qu'il reste à parcourir, mais également des risques, frais et efforts qu'a dû occasionner la portion du voyage accomplie (art. 631, Code allemand).

Lorsque le contrat d'affrètement est résilié, le fret du navire dans lequel les marchandises sont réexpédiées, qu'il soit égal, inférieur ou supérieur, reste à charge du destinataire.

4. Pour le cas où l'affréteur renonce au voyage avant d'avoir commencé à présenter la cargaison, ou qu'il ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, il convient de fixer législativement l'idemnité due, au lieu de laisser la fixation de cette indemnité au droit commun en matière de dommages et intérêts; car les règles du droit commun imposeraient au fréteur l'obligation d'établir non seulement le défaut de fournir la marchandise, mais également le montant du préjudice subi — preuve qui est extrêmement difficile et onéreuse, mettant tous les contractants dans une situation d'incertitude qu'il convient d'éviter.

5. Les surestaries pour retard pendant le chargement ou la délivrance de la cargaison, doivent être considérées comme une indemnité pour dommages-intérêts (Code

allemand, art. 574. Jacobs, Tome I, pages 334-335 — contre Lyon-Caen, Tome V, n° 797).

Il convient de subordonner la débition de ces surestaries à une protestation écrite laquelle peut se faire par lettre.

Il serait bon de fixer législativement les bases du calcul de surestaries (en établissant une distinction entre voiliers et vapeurs) à raison d'un tantième par tonne, au lieu de s'en tenir aux règles du droit commun en matière de dommages-intérêts.

* * *

Nous concluons ces abservations en exprimant le vœu qu'à la prochaine Conférence de Venise, on s'arrête à des solutions qui tout en traduisant par des résultats pratiques l'œuvre du Comité maritime International, constituent en même temps un pas de plus vers ce noble idéal qu'est l'unification du droit maritime.

(s.) E. S. ZEBALLOS
Président.

CONFÉRENCE DE VENISE

SEPTEMBRE 1907

COMPTE-RENDU

VENICE CONFERENCE

SEPTEMBER 1907

REPORT OF PROCEEDINGS

Séance d'ouverture
Inaugural Sitting

MERCREDI, 25 SEPTEMBRE 1908
WEDNESDAY, SEPTEMBER 25th 1908.

La séance est ouverte à 10 heures, dans la grande salle de la « Fenice », sous la présidence de Son Excellence M. Orlando, ministre de Grâce et de Justice.

The inaugural sitting is opened at 10 A. M. in the large room of the «Fenice», under the presidency of His Excellency M. Orlando, Minister of Grace and Justice.

M. ORLANDO, Ministre de Grâce et de Justice. — Vi accoglie, o signori, la città, che vide il più vigoroso e il più lungo florire dei commerci e dei traffici d'Italia e che, fra le più antiche, regolò con latina sapienza il diritto del mare; onde a me sembra che debba esserne l'ospitalità quasi augurale ai lavori di questo congresso, solenne veramente per l'autorità dei convenuti, rappresentanti degli Stati, rappresentanti della scienza, rappresentanti dell' industria. Rallietato, dunque dall'augurio, ch'emana dalle tradizioni e dalle glorie e dai fati del luogo, giunga a Voi tutti gradito il saluto, ch' io ho l'onore di porgervi, in nome del Governo d'Italia.

E questo saluto esprime, altresì, da parte mia, l'affermazione di un dovere. L'attività vostra, che si è svolta per un decennio con tenace perseveranza, ha già conseguito fecondi e benefici effetti, ed altri non meno importanti

scopi si propone. Voi potete, dunque, dire di avere mirabilmente adempiuto il compito vostro; un altro ora sottentra ad esso e viene ad integrarlo. Dinanzi al movimento d'idee, che voi avete determinato, non possono nè debbono rimanere inerti i Governi; ma è ufficio loro avvertire gli atteggiamenti nuovi, che nel loro sviluppo vanno assumendo gl' Istituti giuridici e l'esigenze, che i crescenti e più intensi rapporti creano, dominati come sono da un' idea unificatrice, che non tollera artificiali differenze di ordini legislativi. Il Governo italiano, in ogni occasione, accettò con premura l'invito che da voi gli veniva, e l' opera vostra accompagnò di costante e vigile simpatia, come è ora lieto di secondare gl' imminenti vostri lavori. Nè io credo di tradire alcun segreto di Stato, annunziandovi che, proprio in questi giorni, trattative han luogo tra i varii Governi per stabilire in una convenzione internazionale i principii già da voi deliberati in materia di abbordaggio e di salvataggio; ma, prima ancora di concludere tali accordi, si vuole attendere il risultato del presente congresso, perchè possa la convenzione comprendere anche i principii uniformi sulla responsabilità degli armatori, la qual questione ardua e grave, dopo un laborioso periodo di meditata preparazione, costituisce uno dei più notevoli temi delle vostre discussioni. Certo è assai raro, se non unico, il caso che dall' esito di un congresso si faccia dipendere un atto di si alta importanza; e in ciò voi dovete trovare giusta ragione di orgoglio e, per l'opera vostra, la lode più ambita e più degna.

Io, o signori, mi sono per altro domandato se questa lotta per l'unificazione del diritto marittimo non sia, per la scienza e pei Governi, un dovere di riparazione di un danno, che scienza e governi hanno essi stessi prodotto. Se la natura ha posto il libero mare al di fuori della sovranità di Stati particolari, se il commercio marittimo si

svolge tra le nazioni, se internazionale è tutto l'ordirsi d'interessi economici del viaggio marittimo, sicchè, assai spesso, una è la nazionalità della nave e dell'equipaggio ; altra quella del porto in cui si trova, altra quella dei passeggeri, altra quella dei varii caricatori, altra quella degli assicuratori (intreccio, che poi, per ognuna di queste categorie puó moltiplicarsi all'infinito), è ovvio desumerne che unica debba essere la legge regolatrice dei rapporti, che intorno al viaggio si formano. Questo riconobbe quel popolo, che più d'ogni altro avrebbe potuto affermare orgogliosamente dovere il proprio diritto ritenersi come universale; e, nel famoso frammento 9 Dig., de lege Rhod., il giureconsulto ricorda come ad Eudemone, che per un suo litigio marittimo si rivolgeva all'imperatore Antonino, questi rispondesse : « *Ego orbis terrarum dominus sum lex autem maris* ». Non, dunque, i varii e discordi comandi di uno Stato e dell'altro imperino in contrasto sull'uniforme immensa distesa delle acque, ma abbia la sua vera e libera e universale legge, il mare !

Perció io dicevo che il lavorio di unificazione è un ritorno verso l'ordine naturale delle cose, artificialmente turbato, e, nel tempo stesso, un'opera di riparazione. Di riparazione, affermo, poichè se l'unificazione legislativa dei codici — opera di scienza e di Governi — trovó dinanzi a sè una consuetudine marittima presso che constante e se tale uniformità venne in seguito compromessa, a cagionare questo regresso non potè non contribuire, diciamolo francamente, il fatto stesso delle codificazioni pur cosi immensamente benefico sotto tanti altri aspetti.

Ed è notevole che proprio nella lotta grandiosa, che si combattè a proposito della codificazione, fu, a favore di essa, addotta appunto la felice potenza di unificazione, che le è propria, contro la tendenza particolarista della consuetudine, per la quale, da luogo a luogo, mutano il

costume e il diritto, determinando conflitti continui ed aspri. Senza volere riaprire il dibattito, ormai chiuso dalla parola ultima dei fatti, certo a me pare che non del tutto esatta sia l'opinione che la consuetudine importi di necessità sminuzzamento o frazionamento del diritto ; ma, piu flessibile nei suoi adattamenti, allo stato naturale delle cose, se in non pochi casi divide, in altri ha dimostrato una potenza unificatrice, là dove, invece, l'azione dei codici ha prodotto l'effetto opposto. E il diritto marittimo lumeggia meravigliosamente questa antitesi. Proprio quando l'idea dell'unità mondiale del diritto aveva per sè forze anche superiori a quelle, che il sentimento della solidarietà internazionale ha potuto creare nei tempi nostri, — le due grandi forze unitarie del diritto romano e del diritto canonico — il diritto marittimo comincia ad affermarsi, invece, nelle consuetudini con tendenze particolari e locali. Nelle repubbliche nostre gloriose, mentre già fioriscono rigogliosi i commerci, e Amalfi e Pisa e Genova e Venezia irradiano numerose le loro galee a occidente e ad oriente, verso terre di cristiani e terre d'infedeli, gli usi marittimi sono con lenta elaborazione dichiarati negli statuti delle corporazioni o del comune. Ed ogni *Constitutum*, ogni *Capitulare*, ogni *Breve* determina un proprio diritto, nel quale influenze estranee non appaiono, anzi quasi si direbbe che ogni città ne sia studiosamente guardinga. Era un effetto della gelosia tradizionale, o non piuttosto della maniera stessa, onde si esercitó la primitiva forma di commercio marittimo, quando la natura dei traffici e l'insicurezza delle communicazioni, esposte ad ogni genere di pirateria, concentrava nella nave e in coloro ch' essa portava, tutti gl'interessi del viaggio ? Non é qui luogo per tali indagini ; certo è che, ripetiamo, sembra dapprima che le consuetudini marittime si affermino con figure proprie e particolari, da

città a città; certo è d'altra parte, che in maniera lenta, ma ininterrotta ed irresistibile, il lavorio dell'unificazione si compie, con magnifico contributo mondiale, di guisa che proprio in quel secolo XVIII, alla fine del quale doveva iniziarsi il grande movimento verso le codificazioni, poteva il giureconsulto affermare l'esistenza di una consuetudine universale marittima: *Universalis cousuetudo in materiis maritimis communiter apud omnes provincias recepta.*

Per quali vie tale mirabile risultato spontaneo siasi conseguito, e per quali altre siasi in seguito perduto, è bene tener sempre presente, non a scopo di pura erudizione, ma per non dimenticare gli ammaestramenti dei fatti. Certo, la causa precipua, determinante l'unificazione, sta nella natura dei rapporti, e in quel carattere universale tutto proprio della navigazione marittima, che varietà di contingenze storiche ed economiche può parzialmente e transitoriamente turbare, non però sostanzialmente trasformare. Ma il modo concreto, onde la naturale tendenza potè affermarsi in istituzioni uniformi e costanti, fu sopratutto la intelligente difesa degli interessi economici, la quale, se nei tempi moderni di discussione e di pubblicità, trova la sua forma in associazioni, in comitati, in conferenze, in congressi, potè in altri tempi affermarsi coll' organizzazione spontanea degli interessi medesimi. Fu nelle convenzioni, stipulate al di sopra o al di fuori delle particolari sovranità, che si manifestò l'opera legislativa dei mercanti e degli industriali del mare; e fu principalmente nella creazione della polizza di assicurazione, cui tanto debbonno il commercio e il diritto marittimo, che l'affrancazione dei limiti artificiali delle leggi e dei costumi particolari potè avverarsi. L'assicurazione rispecchiò nella polizza, opera convenzionale, il carattere cosmopolita della navigazione, cosmopolita essendo necessariamente l'ipotesi della industria delle assicurazioni marittime, così

in rapporto alla determinazione del calcolo delle probabilità, onde si forma il corrispettivo, come in rapporto alla massima estensione possibile dei rischi assunti, come in rapporto alla ripartizione del singolo sinistro sopra un largo numero di riassicuratori, come finalmente in rapporto agli interventi di assistenza e di difesa che l'assicuratore è chiamato a prestare in tutti i mari, dove un sinistro può essere avvenuto.

Se tanto potè la libera e spontanea manifestazione del bisogno economico, servita dall' arma poderosa degli uniformi accordi contrattuali, dovremmo avere ragione di bene sperare oggi, che la spontaneità del movimento trova riscontro e conforto nella riflessione, l'organizzazione necessaria ed istintiva in quella volontaria e cosciente. Ma non dimentichiamo che il mezzo per vincere è sempre quello : non perdere mai i contatti con la realtà, non vagheggiare « grandi principii » ma trovare eque forme di componimenti tra concreti interessi in lotta. E voi, infatti, o signori — e sta qui il segreto dei vostri successi — avete ben compreso che l'ideale di una completa codificazione del diritto internazionale marittimo — radioso ideale e tale da suscitare impeti di ammirazione e di entusiasmo — può solo raggiungersi al modo stesso e con la stessa lentezza, onde il microscopico infusorio è persino arrivato a formare vasti continenti; voi non proclamate principii, i quali agevolmente possono raccogliere nella teoria concensi facili ed unanimi, per dimostrarsi inefficaci e vani all' urto rude dei contrasti economici e sociali, ma sul campo della realtà, dove intense fremono le opere e dove veramente si concentrano le lotte d'interessi, voi colà ponete coraggiosamente, ad una ad una, le questioni più vitali, cercando, come avete fatto per anni a proposito delle responsabilità dell' armatore, la formola di più giusta transazione tra le opposte, poderose tendenze.

Così l'opera vostra si svolge; e balza spontaneo dal tema stesso dei vostri studi il paragone che al mare si ispira, al mare, prima fonte e perenne di ogni forma di vita. Così voi ben potete sentirvi indipendenti da ogni autorità sulla « gleba del mare » che mai non conobbe « servi », e dove l' immensità dello spazio sembra, non che consentire eccitare l' ebbrezza di una liberta sconfinata; ma non per questo vorrete mai perdere di vista la guida del piccolo ago fedele, nè vi verranno meno il coraggio e la prudenza che pure occorrono per superare la violenza delle procelle, per evitare le insidie degli scogli, i pericoli degli urti, le deviazioni delle correnti. Conforta bensì il considerare che i tempi volgono ora propizii alla vostra impresa, favorita dalla cooperazione di due forze, che solo all' osservatore superficiale sembrano in conflitto, da un lato l'intelligente egoismo dell' interesse economico, dall' altro quel sentimento di solidarietà sociale, che sempre più acuto pervade le genti umane. Son queste due forze che, per vie diverse, ma con identica efficienza ultima, intendono a sopire diffidenze e a comporre ostili rivalità tra le nazioni, spingendole a una comunanza di materiali interessi e di intellettuali conquiste, inducendo, ed eventualmente costringendo, i governanti a secondare questa fervida aspirazione verso una più armoniosa legge della vita dei popoli, verso una pace operosa e feconda.

E pace è la parola, che si legge sul libro aperto tra le branche del leone aligero di San Marco; accoglietela come l' augurio più fausto dei vostri lavori, in guisa che più gagliarda e più intensa si espanda l'umana attività sulle vie del mare, regolata da una norma suprema, che sia espressione concorde del sentimento di libertà e di giustizia di tutti i popoli.

(Traduction)

Nous sommes reçus, Messieurs par la ville qui a vu la floraison la plus riche et la plus durable du commerce et du trafic de l'Italie et qui, depuis les temps les plus reculés, règle le droit de la mer avec une sagesse toute laine Son hospitalité est de bon augure pour les travaux de cette conférence, qui a un caractère vraiment solennel à raison. de l'autorité s'attachant à ses membres, représentants des Etats,représentants de la science,représentants de l'industrie. Heureux du présage que je puise dans les traditions, dans les gloires et dans les destinées de cette cité, je vous adresse à tous la bienvenue au nom du Gouvernement italien.

Et ce salut contient aussi, de ma part, l'affirmation d'un devoir. Vos travaux, poursuivis depuis dix ans avec une persévérante tenacité ont déja produit des résultats féconds et des effets heureux, et des projets non moins importants se préparent. Vous pouvez donc dire que vous avez admirablement accompli votre tâche ; à présent une autre tâche vient s'y ajouter et la compléter. En présence du mouvement d'idées que vous avez créé, les Gouvernements ne peuvent rester inactifs ; il est au contraire de leur devoir d'observer les tendances nouvelles dont les travaux juridiques portent la trace et dont les besoins vont croissant, et sont dominés par une idée d'unification qui ne peut plus tolérer des différences artificielles dans le domaine législatif. Le Gouvernement italien, en toutes occasions, a accepté avec empressement de se rendre à vos invitations ; il a suivi vos efforts avec une sympathie constante et sincère. comme il est heureux, aujourd'hui de seconder vos doctes travaux. Je ne pense pas trahir un secret d'Etat en disant qu'en ce moment même des pourparlers sont engagés entre les divers Gouvernements en vue d'adopter, en une convention internationale, les principes que vous avez déjà arrêtés en matière d'abordage et de sauvetage ; mais, avant de conclure pareil accord, ils veulent attendre les résultats de la présente conférence, afin que le traité puisse comprendre également des principes uniformes sur la responsabilité des armateurs — cette question importante et ardue qui a fait l'objet d'une période laborieuse d'études préparatoires, et qui constitue une des bases les plus importantes pour vos discussions. C'est certainement un fait rare. sinon unique, que de l'issue d'un congrès puisse dépendre un acte gouvernemental d'une si haute importance ; en cela même vous pouvez trouver une juste raison de fierté et, pour votre œuvre, l'éloge le plus significatif et le plus mérité.

Quant à moi, Messieurs, je me suis d'autre part demandé si cette

lutte pour l'Unification du droit maritime n'est pas, pour la science et pour les Gouvernements, une occasion de réparer le mal que la science et les gouvernements eux-mêmes ont causé. Si la nature a placé la mer libre en dehors de la souveraineté des divers Etats, si le commerce maritime se développe entre les nations, si l'ensemble des intérêts économiques engagés dans le voyage maritime est essentiellement international, de sorte que très souvent, le navire et son équipage appartiennent à une nation ; le port où il se trouve à une autre ; à une autre encore les passagers, à d'autres aussi les divers chargeurs, à d'autres enfin les assureurs (et pour chacune de ces catégories, l'enchevêtrement des intérets peut se multiplier à l'infini) il est superflu de dire que c'est une loi unique qui doit régler les rapports qui se forment autour du voyage. C'est ce que reconnut ce peuple qui plus qu'aucun autre avait pu affirmer avec orgueil que son propre droit devait rester la loi universelle ; et dans le fameux fragment 9 Diz. Lex Rhodia de Jactu, le jurisconsulte romain rapporte qu'Eudemone s'étant adressé pour un de ses litiges maritimes, à l'empereur Antonin, celui-ci répondit : *Ego orbis terrarum dominus sum lex autem maris*. Ce n'étaient donc pas les prescriptions diverses et discordantes d'un Etat en contradiction avec le droit d'un autre empire ; non, l'immense et uniforme étendue des eaux avait dès lors sa loi propre, libre et universelle !

C'est pourquoi je disais que l'œuvre de l'unification est un retour vers l'ordre naturel des choses artificiellement dérangé, et en même temps, une œuvre de réparation. Je dis, de réparation, parce que si l'œuvre législative de la codification — œuvre de la science et des Gouvernements — trouva devant elle une coutume maritime presque constante, et si une pareille uniformité a été compromise ensuite, on ne peut expliquer ce recul — il faut le dire franchement, — que par le fait même de la codification, bien que celle-ci ait produit sous tant d'autres aspects d'immenses bienfaits.

Et il est curieux de remarquer ici que dans la lutte grandiose qui a eu lieu à propos de la codification, et qui est close aujourd'hui, l'un des arguments en faveur de cette codification a été précisément sa tendance vers l'unification qui lui est propre, en opposition avec la tendance particulariste de la coutume, qui fait que l'usage et le droit varient de ville à ville, donnant ainsi naissance à de continuels et âpres conflits. Sans vouloir resusciter ce débat, désormais clos, il me semble qu'il n'est guère exact de dire que la coutume entraîne nécessairement le fractionnement du droit ; plus flexible dans ses adaptations à l'état

naturel des choses, il est vrai qu'elle divise dans bien des cas, mais dans d'autres elle a fait montre d'une grande puissance d'unification là où l'action des codes a produit l'effet contraire. Et le droit maritime met ce contraste en lumière d'une façon frappante !

Alors que l'idée de l'unification mondiale du droit avait par elle-même une force supérieure à celle que le sentiment de la solidarité internationale a pu créer à notre époque — les deux grandes forces unitaires du droit romain et du droit canonique, — le droit maritime au contraire commença à s'affirmer dans des coutumes avec des tendances particulières.

Dans nos glorieuses républiques, alors qu'elles florissaient déjà, orgueilleuses et opulentes, et qu'Amalfi et Pise, et Gênes et Venise envoyaient, nombreuses, leurs galères à l'occident et à l'Orient, vers des terres chrétiennes et vers les rivages payens, les usages maritimes se sont lentement introduits dans les statuts des corporations et des communes. Et tout *Constitutum*, tout *Capitulare*, tout *Breve* édicte un droit propre sur lequel les influences étrangères ne laissaient aucune empreinte ; au contraire on aurait presque pu dire que chaque cité avait soigneusement gardé ses portes contre pareille intrusion. Etait-ce là un effet de la jalousie traditionnelle ou était-ce plutôt une conséquence de la façon même dont se faisait le commerce maritime dans sa forme primitive, lorsque la nature du trafic et l'incertitude des communications l'exposait à toutes espèces de pirateries, concentrant dans le navire et dans ce qu'il portait, tous les intérets du voyage ? Ce n'est pas ici le moment de chercher la réponse à pareille question ; ce qui est certain, je le répète c'est qu'il semble à première vue que les coutumes maritimes sont nées avec leur caractère propre et spécial de ville à ville ; il est certain d'autre part que lentement mais d'une façon continuelle et irrésistible, l'œuvre d'unification s'accomplit, grâce à des concours venus de toutes parts, de telle façon que précisément dans ce XVIII siècle vers la fin duquel devait s'organiser ce prodigieux mouvement de codification, le jurisconsulte pouvait affirmer l'existence d'une coutume maritime universelle : *Universalis consuetudo in materiis maritimis communiter apud omnes provincias recepta.*

Par quelles voies ce résultat s'est spontanément produit et par quelles circonstances il s'est perdu dans la suite, voilà ce qu'il est bon de ne pas perdre de vue, non pas à titre de pure documentation, mais pour ne pas oublier la grande leçon des choses.

Certes la cause initiale, déterminante de l'unification, se trouve dans la nature même des faits et dans ce caractère universel qui est

le signe caractéristique de la navigation maritime, que des influences historiques et économiques peuvent affecter partiellement et temporairement mais non transformer substantiellement. Mais la cause principale a été avant tout la défense intelligente des intérêts économiques qui, si elle se traduit en nos temps modernes de discussion et de publicité, par la formation d'associations, de comités de conférences et de congrès, se retrouve en d'autres périodes dans le groupement spontané des intérêts identiques. C'était dans les conventions conclues conformément ou en dehors des souverainetés particulières que se manifesta l'œuvre législative des négociants et des industriels de la mer ; ce fut spécialement dans la création de la police d'assurance — à laquelle le commerce et le droit maritime doivent tant — que l'on peut retrouver la suppression des limites artificielles établies par les lois et les coutumes. L'assurance réflète dans la police, création de convention, le caractère cosmopolite de la navigation, la notion de l'assurance maritime étant nécessairement cosmopolite, aussi bien par rapport au calcul des probabilités d'où s'obtient l'équivalent. la prime, comme à raison de la plus grande extension possible des risques assumés, comme aussi à raison de la répartition d'un seul sinistre entre un grand nombre de réassureurs. comme enfin à raison de l'assistance et de la défense que l'assureur est appelé à fournir dans toutes les mers où un sinistre peut se produire.

Si la manifestation libre et spontanée des nécessités economiques, aidée des accords contractuels uniformes, peut déjà tant accomplir, nous devons avoir de bonnes raisons d'espérer qu'aujourd'hui que ce mouvement spontané est confirmé et appuyé par la réflexion, l'organisation volontaire et consciente. Mais noublions pas que le moyen de vaincre est toujours celui-ci : Ne jamais perdre le contact avec la réalité, ne pas poursuivre aveuglement de « *grands principes* » mais tâcher au contraire de trouver une formule transactionnelle pour les divers intérêts engagés. Et en effet vous, Messieurs — et c'est là le secret de vos succès — vous avez bien compris que l'idéal d'une codification complète du droit international maritime un idéal tellement radieux qu'il doit provoquer un élan d'admiration et d'enthousiasme — que cet idéal ne peut être atteint que par les mêmes moyens et avec la même lenteur avec laquelle l'infusoire microscopique est parvenue à former de vastes continents ; vous ne proclamez pas des principes qui peuvent facilement obtenir en théorie l'adhésion unanime, mais qui se révèlent absolument vains au choc rude des contrastes économiques et sociaux ; mais sur le champ

de la réalité où règne l'activité fébrile et où véritablement se concentrent les luttes d'intérêts, vous vous placez résolument, et vous entamez, une à une, les questions d'importance vitale, en cherchant — comme vous l'avez fait pendant des années pour la responsabilité des propriétaires de navire, — la plus équitable formule transactionnelle capable de concilier les tendances en conflit.

C'est ainsi que votre œuvre se développe ; vous avez choisi comme base de vos travaux cette comparaison qui s'inspire de la mer, — de la mer la source première et perpétuelle de toute forme de vie. C'est pourquoi vous pouvez vous sentir indépendants de toute autorité sur le « domaine de la mer » qui n'a jamais connu d'esclaves et où l'immensité de l'espace semble non seulement permettre mais encourager l'ivresse d'une liberté illimitée ; mais que cela ne vous fasse jamais perdre de vue la petite aiguille fidèle de la boussole ; c'est elle qui vous aidera à vaincre la violence de la tempête, à éviter les récifs, les dangers de collision, les courants contraires. Que ce soit une consolation pour vous de penser que le moment est propice pour la réussite de votre œuvre, favorisée comme elle l'est par la coopération de deux forces que seul l'observateur superficiel peut croire en conflit : d'une part l'égoïsme intelligent des intérêts économiques ; d'autre part ce sentiment de solidarité sociale qui se manifesta de plus en plus parmi les hommes.

Ce sont là deux forces qui, par des voies différentes, mais avec un résultat final identique, concourent à apaiser les défiances et à réconcilier les rivalités entre les nations, les réunissant dans un effort commun vers le bien-être matériel et les conquêtes intellectuelles, et obligeant les pouvoirs à seconder cette aspiration fervente vers une plus harmonieuse loi de vie des peuples, vers une paix active et féconde.

La paix, c'est la parole que l'on lit sur le livre ouvert entre les griffes du lion ailé de St Marc ; accueillez cette parole comme l'augure la plus favorable pour vos travaux afin que l'activité humaine s'étende toujours plus vigoureuse et plus intense, sur les routes de la mer; sous les auspices d'une règle suprême qui soit l'expression unanime du sentiment de liberté et de justice de tous les peuples.

M. LE COMTE DE GRIMANI, Maire de Venise. — Non è mio compito dire dello scopo altamente civile per cui si raccolgono oggi, in Venezia con S. E. il Ministro di Grazia

e Giustizia tanti e così illustri stranieri ed italiani, valentissimi cultori delle scienze giuridiche.

A me basta affermare che ove l'opera vostra, Ill.mi Signori, sia come è da augurarsi coronata di successo, la causa della civiltà e dell' umanità avrà motivo a registrare un nuovo trionfo. Tale sarà appunto l'unificazione del diritto marittimo, che è la meta costante delle vostre aspirazioni.

Più di tutto a me preme porgere a S. E. l'on. Ministro, a voi, illustri Signori, il cordiale saluto di Venezia, lieta ed orgogliosa di darvi ospitalità, e di sapere che nel suo nome e sotto il suo auspicio verranno trattate e risolte questioni di così alto ed universale interesse.

Ma io sono anche interprete di una viva e sincera gratitudine; coll'aver prescelto Venezia a sede della Conferenza, voi le avete attestato una simpatia che la onora e ne avete insieme riconosciuto l'importanza di città marittima.

E degna di questo onore e di questo apprezzamento è Venezia per ragioni storiche anzitutto; il diritto marittimo fu si può dire fin dai primordi una delle condizioni essenziali della sua esistenza. Costretta a vivere di commercio e di industrie, essa doveva trovare nella tutela dei proprì interessi nel mondo uno dei potenti fattori della sua ricchezza e del suo benessere.

Certo essa non puo ora offrire specialmente agli illustri stranieri qui convenuti lo spettacolo meraviglioso dei grandi porti in cui si svolge il commercio internazionale e dove i traffici del mondo intero trovano immensi edifici e smisurate banchine, e quanto occorre per assicurare continuità e prontezza alle più svariate operazioni.

Pure Venezia, coi suoi tre milioni di tonnellate all' anno di merci e coi trenta milioni circa di cui arricchisce ogni anno il pubblico erario, sta a provare che ha saputo

raggiungere un posto onorevole fra i porti italiani, e che assieme a quelli di Genova, di Napoli e di altre città, concorre a dimostrare che gli interessi del mare sono ormai uno dei fattori della prosperità italiana.

Sia lode a voi, Ill.mi Signori, per lo scopo che qui vi raduna : l'opera vostra è nobile manifestazione di quei sentimenti di concordia e di unione, che sono la garanzia più sicura per la umana solidarietà.

L'opera che siete per iniziare darà anche questa volta risultati fecondi; essi serviranno a rendere più facile la vita dei popoli e rialzeranno ancora il livello morale, moltiplicando pel bene di tutti gli inestimabili benefici della civiltà e del progresso.

Ed io auguro che l'Italia possa degnamente contribuire alla nobile causa e possa, come ebbe a dire l'on. Marghieri, il benemerito Presidente dell' Associazione Italiana di diritto marittimo « convincer tutti che essa ha la coscienza dell'avvenire che può spettarle ».

(*Traduction*)

Je n'ai pas à vous parler du but hautement louable pour lequel se réunissent aujourd'hui à Venise, avec S. E. le Ministre de Grâce et de Justice, tant d'illustres étrangers et Italiens, vaillants adeptes des sciences juridiques.

Il me suffit d'affirmer, Messieurs, que si votre œuvre est couronnée de succés, comme nous le prévoyons, la cause de l'équité et de l'humanité aura à enregistrer un nouveau triomphe. Telle se caractérise bien l'unification du droit maritime, objet constant de vos aspirations.

Avant tout je suis heureux de présenter à S.E. l'honorable Ministre et à vous, Messieurs, le cordial salut de Venise. heureuse et fiére de vous donner l'hospitalité et de savoir qu'en son nom et sous ses auspices seront traitées et résolues des questions d'un intérêt aussi grave et universel.

Mais je suis également l'interprête d'une gratitude vive et sincére; en choisissant Venise comme siége de cette Conférence, en lui témoignant une sympathie dont elle s'honore, n'avez-vous pas en même temps reconnu son importance comme ville maritime?

Et Venise est digne de cet honneur et de cette appréciation pour des raisons historiques avant tout : de tout temps le droit maritime a été, si je puis m'exprimer ainsi, une des conditions essentielles de son existence. Contrainte de vivre de commerce et d'industrie, elle devait trouver dans la protection de ses propres intérêts dans le monde un des puissants facteurs de sa richesse et de son bien-être.

Certes Venise ne peut en ce moment offrir, spécialement aux illustres étrangers réunis ici, le spectacle merveilleux des grands ports dans lesquels se développe le commerce international et où le trafic du monde entier trouve d'immenses édifices et d'immenses quais et où on trouve tout ce qu'il faut pour assurer la régularité et la promptitude dans les opérations les plus variées.

Cependant Venise, avec ses trois millions de tonnes de marchandises par an et par les trente millions environ dont elle enrichit annuellement le trésor public prouve qu'elle a pu se conquérir une situation honorable parmi les ports italiens et qu'avec ceux de Gênes, de Naples et d'autres encore, elle contribue à démontrer que les intérêts de la mer constituent toujours un des facteurs de la prospérité italienne.

Nous vous devons de la gratitude Messieurs, pour le but élevé que vous poursuivez ici : votre œuvre est une noble manifestation de ces sentiments de concorde et d'union qui sont la garantie la plus sûre de la solidarité humaine.

L'œuvre que vous avez commencée donnera encore cette fois des résultats féconds : ceux-ci tendront à rendre plus facile la vie des peuples et à relever encore le niveau moral, en multipliant au profit de tous les inestimables bienfaits de la civilisation et du progrès.

Et je crois que l'Italie peut contribuer dignement à cette noble cause et qu'elle peut, comme le dit l'honorable M. Marghieri, le digne président de l'Association italienne de droit maritime « convaincre tout le monde qu'elle a conscience de l'avenir qu'elle peut espérer ».

M. LE PROF. ALBERTO MARGHIERI (Naples), Président de l'Association Italienne du Droit Maritime.

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Maire, Messieurs,

Lorsqu'il y a deux ans, à Liverpool, l'on nous fit l'honneur de proclamer l'Italie comme lieu de réunion de cette

conférence, l'Association italienne de Droit Maritime indiqua à son tour la ville de Venise.

Peut-être à Gènes nous aurions pu vous montrer un mouvement maritime plus avancé et un port qui par son importance, tout en ne pouvant pas encore rivaliser avec les colosses du Nord, est prêt à occuper, avec celui de Marseille, la première place de la Méditerrannée. De son côté, Naples, à travers son renouvellement économique et industriel, aurait cherché à garder à vos yeux la renommée de Syrène que lui attribue la bienveillante courtoisie de ses visiteurs.

Mais comment ne pas reconnaître, pour l'objet qui nous réunit, la primauté de Venise ?

Cette ville fantastique et féerique, si particulièrement chère aux Italiens, pour sa gloire et pour ses douleurs, ne plane pas seulement sur nos républiques maritimes. La voix qui de Malamocco et de Rialto retentit jusqu'aux bords lointains de l'Orient, ne fut pas seulement une voix de conquête politique et commerciale. Le jour où, plus tard, vos ancêtres, poussés par leur esprit d'entreprise et par les voies nouvelles qui s'ouvraient au commerce des peuples, se répandirent jusqu'aux derniers coins de la Méditerranée, partout, le long du chemin silloné par la griffe du lion victorieux, il leur fut donné de retrouver le souvenir de textes d'une législation maritime qui, en remontant aux siècles du Moyen-Age, eut un essor des plus remarquables. Les Statuts du XIII siècle, et parmi tous, le *Capitulare Navium* du 13 septembre 1228 sont certainement une des sources les plus appréciables du droit maritime.

En invoquant, Messieurs, ces époques de l'ancienne grandeur commerciale de vos patries et de la nòtre, on est porté à relever le caractére tout à fait spécial qui, pendant des siècles, a distingué les lois de la mer. Ce caractère est

la presque uniformité des règles à travers les lois qui se suivaient et qui successivement trouvaient leur application dans les ports d'Europe et de l'Orient. Le droit maritime perdit depuis, dans plusieurs pays, son autonomie d'origine et le mouvemont législatif ne réussit pas à se soustraire aux influences locales qui en modifièrent ou en détruisirent l'uniformité. Cela a duré quelque temps ; mais c'était contraire à la nature même des choses. Le retour vers l'uniformité s'imposait et il faut que les Etats, tout en ayant chacun sa propre loi, en arrivent à l'unification des principes et des règles par rapport à une matière essentiellement universelle et cosmopolite. Et puisque notre œuvre à nous vise précisément à ce but, il sied fort bien que notre réunion en Italie ait lieu dans cette ville dont les souvenirs glorieux nous reconduisent à une situation législative, qui, à certains points de vue, est si conforme à nos aspirations.

En me rendant l'interprète de l'Association italienne de Droit Maritime que j'ai l'honneur de représenter, je vous prie, Monsieur le Maire, d'agréer nos remercîments les plus vifs pour votre charmant accueil.

En souhaitant la bienvenue en Italie aux délégués des Gouvernements et des Associations des autres pays, nous sommes heureux et fiers de pouvoir le faire à Venise ; et c'est à vous, Monsieur le Maire, qu'en revient le premier mérite.

Nous vous en remercions encore une fois.

Et votre présence, Monsieur le Ministre de la Justice, a pour la réussite finale du but que nous poursuivons, la plus haute valeur. Comme juriste éminent et comme membre du Gouvernement italien, vous donnez à nos travaux, par votre intervention, le meilleur encouragement et vous en assurez le succès.

Veuillez accepter, avec les autres Ministres qui nous ont fait l'honneur de se faire représenter à cette solennité,

les sentiments de notre plus vive et profonde reconnaissance.

Si l'intérêt des Gouvernements allait nous manquer, nos efforts n'aboutiraient à rien. Heureusement, il n'en est pas ainsi. La présence de si hauts personnages, celle des illustres délégués d'un si grand nombre de Gouvernements en est la preuve la plus frappante.

Les deux conférences diplomatiques qui se suivirent à Bruxelles en 1905, montrent que nous sommes définitivement parvenus à une phase pratique et concrète.

L'initiative du groupe de juristes, d'armateurs et d'assureurs de la Belgique eut ainsi le plus grand succès qu'on aurait pu attendre. Ces vaillants et infatigables pionniers, par la force de leur volonté et par leur rare esprit de persévérance, ont su réunir autour d'eux un mouvement qui se rattache à tous les Etats de l'Europe, à l'Amérique du Nord, à la République Argentine et qui, dès les premiers jours, attira la sympathie du Japon.

Un homme d'Etat éminent, Monsieur Auguste Beernaert, est l'âme de cette initiative. L'histoire de la législation gardera son nom parmi ceux qui ont le plus efficacement contribué à l'œuvre que nous poursuivons; et je crois qu'il est de mon strict devoir de rappeler avec lui, ses savants coadjuteurs, Monsieur Charles Le Jeune et Monsieur Louis Franck. En dix ans, depuis 1897, de Bruxelles à Anvers, à Londres, à Paris, à Hamhourg, à Amsterdam, à Liverpool, que de chemin n'avons-nous pas parcouru! Nous sommes devenus toujours plus nombreux; nos conférences ont redoublé de portée; nous avons formulé des avant-projets sur des points fort intéressants du droit maritime, tels que l'Abordage, l'Assistance, le Sauvetage et la Compétence en matière d'abordage. Le Gouvernement de la Belgique a l'inappréciable mérite d'avoir appelé l'attention des autres Etats sur nos travaux et je suis sûr

de répondre aux sentiments de vous tous, Messieurs, en lui témoignant notre reconnaissance tout à fait spéciale.

Les sujets qui formèrent la matière de nos études à Amsterdam et à Liverpool trouveront leur solution définitive ici à Venise.

La question de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires est parvenue à sa conclusion. Nos confrères anglais ont droit à toute notre gratitude, car si les systèmes du Continent auraient pu bien facilement trouver des points d'entente, pour en aboutir à l'uniformité des règles, nos efforts n'auraient réussi qu'à moitié, sans le concours des juristes et des armateurs anglais, qui n'ont pas refusé d'accorder leur système national avec les autres, pour arriver à une entente générale.

La commission, qui fut nommée par vous à Liverpool, se réunit à Paris il y a un an et prépara le questionnaire qui est devant vous, pour le cours de vos travaux.

De la part de toutes les Associations, des rapports fort remarquables ont été présentés et vous en avez reçu le texte par le Bureau d'Anvers. Tout porte à croire que la contribution de notre conférence sera des plus fertiles et des plus concrètes.

Notre tâche, Messieurs, n'est certainement pas prête à s'accomplir. L'objet de nos études est des plus larges et des plus compliqués. Les difficultés ne manquent pas et parfois elles ont presque l'air de nous barrer le chemin. Mais nous sommes tous profondément convaincus que rien ne pourrait nous éloigner du but auquel nous visons, ni affaiblir notre élan.

Ce qui nous pousse et nous soutient, c'est bien la persuasion de l'utilité de notre travail au point de vue de l'intérêt commercial des peuples et, j'ose le dire, de la civilisation humaine elle-même. En effet, l'unification des lois ne se rapporte pas seulement au fond commun des

actes et des rapports des hommes entre eux; mais elle montre aussi et de la manière la plus directe et la plus complète, que le Droit touche à son but. Et l'évolution du droit, c'est la marche des peuples vers le bien-être moral et matériel.

Rien de plus noble et de plus séduisant pour ceux qui ont voué leur intelligence et leur activité à cette œuvre de progrès.

M. CHARLES LE JEUNE, (Anvers) Vice-Président du Comité Maritime International.

Monsieur le Ministre, Monsieur le Maire, Monsieur le Président de la Chambre de Commerce, Monsieur le Président de l'Association Italienne de Droit Maritime,

Messieurs,

J'adresse à la noble nation qui nous reçoit, et à la ville de Venise, le témoignage de la vive gratitude du Comité Maritime International pour l'accueil qui lui est fait. Je n'ai qu'un seul regret, que vous partagerez tous, c'est d'avoir à constater ici l'absence de notre éminent président, M. le Ministre Beernaert, retenu loin de nous malgré son désir de mettre une fois de plus sa grande autorité au service de notre cause et je ne puis mieux faire que de vous citer les termes même de la lettre qu'il m'a écrite pour vous donner la mesure des sentiments qui l'animent. Les voici :

« Déjà, je pense, vous êtes à Venise, la belle Venise!
» Et ce n'est pas sans un serrement de cœur que je songe
» que je devais être du voyage. Vous savez combien
» j'aime l'Italie, et je me faisais une fête de prendre part
» au Congrès dont je tiens que l'on peut beaucoup attendre.
» Mais la vie politique a ses devoirs, et cette fois ils me
» condamnent impérieusement à rester au pays.

» Je vous prie de bien vouloir dire à nos amis pourquoi » je manque à leur appel et le profond regret que j'en ai. » Exprimez-leur aussi tous les vœux que je forme pour le » succès de nos communs efforts, et ce succès, j'y compte » fermement parce que notre œuvre le mérite; n'est-elle » pas toute de progrès, de paix et de fraternelle entente? »

En m'adressant à vous, alors que la parole éloquente de notre Président eut retenti parmi nous avec tant d'éclat, je sens toute mon insuffisance à remplir la tâche qui m'est échue en partage et je vous prie instamment de m'accorder une indulgence dont j'ai le plus grand besoin.

Le Gouvernement de S. M. le Roi d'Italie, en voulant bien s'intéresser au succès de nos travaux et en daignant nous donner les marques de sa haute bienveillance, rehausse cette conférence d'un grand lustre. Son Excellence Monsieur le Ministre de Grâce et de Justice a déroulé devant vous en un langage magnifique, le tableau du droit maritime à travers les âges. En présidant à l'ouverture de nos débats et en exprimant en termes si élevés l'approbation qu'il accorde à notre œuvre, il nous remplit des sentiments de la plus vive reconnaissance. L'Italie est le pays par excellence du droit maritime. Ses rivages baignés par la mer voyaient dès les temps les plus reculés la navigation servir d'instrument au développement de son puissant commerce; c'est ici que prirent naissance les célèbres et anciennes coutumes qui servirent de modèle aux lois maritimes des autres peuples. Dans les temps présents, au milieu de l'émulation qui pousse les nations à se disputer le domaine de la mer, l'Italie ne cesse d'affirmer son importance croissante parmi elles et se montre fidèle aux traditions qui ont favorisé l'essor de son génie.

Venise, qui dans les siècles passés donna le signal de ce grand mouvement, Venise, qui arma d'innombrables flottes, Venise, la Reine de l'Adriatique qu'on ne peut contempler

sans éblouissement, Venise, nous reçoit et nous fête. L'affluence de nos membres, accourus de toutes parts, démontre, mieux qu'aucune parole, tout le prix qu'ils attachent à cette hospitalité. En leur nom, je remercie chaleureusement Monsieur le Maire de Venise, de la faveur insigne qui nous est faite et je salue la ville merveilleuse où viennent s'entremêler en une symphonie exquise les choses de la mer et les beautés incomparables que l'art et la poésie ont réunies sous son ciel lumineux.

Je n'ai pas épuisé encore, Messieurs, l'énumération de nos dettes.

La Chambre de commerce de Venise, les grandes Sociétés de Navigation se sont associées à la réussite de cette conférence et ont tenu à nous manifester le plus précieux intérêt, et l'Association italienne de Droit Maritime, une des affiliées de la première heure de notre Comité Maritime International, poussant jusqu'aux plus extrêmes limites le témoignage de sa sympathie, a fait de véritables prodiges en composant pour cette réception un programme plein de séductions. A chacune d'elles, et à leurs honorés présidents, MM. Coen, Crespi et Marghieri, j'offre l'expression de notre profonde et respectueuse reconnaissance.

La conférence qui nous rassemble marque une date : elle coïncide avec le dixième anniversaire de la fondation du Comité Maritime International. En nous réunissant il y a dix ans à Bruxelles dans la petite salle des conférences du Ministère de l'Industrie et du Travail, nous étions quelques hommes de bonne volonté. Six nations étaient représentées parmi nous : l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, la France, l'Italie et les Pays-Bas. Une seule association nationale, l'Association belge, anticipant sur le succès espéré, avait vu le jour. Ailleurs, les groupements régionaux n'étaient qu'en voie de formation. Telle était l'équipe du début, et elle pouvait paraître bien réduite pour entamer

le grave problème d'unification des lois maritimes des divers pays, véritable chaos dont la confusion n'avait fait qu'augmenter et qui en certains cas — tel l'abordage — touchait à l'absurde. Chose étrange : alors que toutes les nations, pour leurs relations d'outre-mer, eussent dû envisager avant tout leurs intérêts internationaux, elles n'avaient songé qu'à faire des lois maritimes étroitement conçues dans un esprit national, confectionnées souvent par des hommes étrangers aux réalités de la navigation et qui ne paraissaient guère se douter qu'en cette matière une loi nationale est d'un bien faible prix, vu que le navire, passant de pays en pays, subit l'application des lois multiples et disparates auxquelles il est obligé de se soumettre.

Ce n'est pas que l'unité des lois n'eut depuis longtemps été signalée comme une réforme utile et que dès 1828 elle n'eut trouvé un adepte convaincu dans le célèbre Pardessus qui, dans son Commentaire des anciennes lois maritimes, a si bien dit que produites en tous pays par des besoins semblables, elles doivent être partout les mêmes, parce que leur prévoyance hospitalière doit offrir les mêmes garanties aux étrangers qu'aux nationaux. Mais les temps n'étaient pas venus et sa parole tomba dans le vide.

Aussi lorsque nous avons entrepris la tâche de contribuer à la diffusion de ces idées, ne nous en sommes-nous pas dissimulé les difficultés. Vaincre les préjugés, secouer l'indifférence, lever une véritable armée de partisans dans les divers pays, intéresser les hommes de la science et les hommes du fait, créer des associations et finalement obtenir des gouvernements qu'ils reconnaissent les véritables intérêts, si longtemps méconnus, de leur marine et de leur commerce, — tel est le grand problème à la solution duquel nous nous sommes appliqués. Pour atteindre au but, nous avons rompu avec les méthodes anciennes, nous

avons renoncé dans nos réunions, aux joutes oratoires, aux débats brillants mais sans lendemain; nous avons mis au service de nos idées une organisation permanente, un échange de lumières qui remontant des associations nationales de chaque pays, au foyer central, venait par des procédés de sélection, illuminer de clarté les opinions émises et aboutir à la solution la plus propre à concilier les intérêts de tous. Nous ne nous sommes pas bornés à appeler à nous les hommes que leurs études ou leurs professions préparent aux spéculations théoriques; nous avons réclamé largement le concours des hommes de la vie pratique, des laborieux dirigeants du grand commerce, de l'armement, des assurances; ensemble ils se sont réunis dans chaque pays en des associations nationales qu'il a fallu faire éclore, et c'est ainsi qu'à l'aide de ces institutions bien conçues et bien composées, justement écoutées des gouvernements, il s'est formé un vaste courant d'idées et une opinion internationale reflétant non pas un droit abstrait et étranger aux faits, mais la formule même des besoins internationaux de la vie maritime de notre temps.

Tel est, Messieurs, le champ d'action dans lequel nous avons évolué ; tel est le rapide tableau de nos activités. Après dix années il convient de mesurer le chemin parcouru et de voir si le résultat méritait la somme considérable d'efforts dépensée avec tant de désintéressement par des hommes accourus de leur initiative privée, de tous les pays, pour régénérer le droit maritime.

Je pense que vous trouverez, comme moi, que la démonstration est faite. A l'heure actuelle, indépendamment de l'Angleterre où une organisation spéciale que nous espérons voir se fortifier encore, nous a valu des concours d'une valeur inestimable, nous comptons 15 associations nationales organisées, dont trois hors d'Europe.

Permettez-moi de saluer parmi ces groupements qui

sont la base et la force de notre œuvre, qui agissent en pleine indépendance et dont le concours est précieux, les deux dernières venues, la Société Russe de Droit Maritime et l'Association Argentine qui, d'un bout à l'autre du monde vous apportent la preuve de l'appréciation de vos labeurs. J'y joins le vœu que les efforts des honorables promoteurs d'une Association Espagnole soient bientôt couronnés de succès et qu'à la prochaine conférence, nous puissions compter en elle une alliée de plus.

Nous avons tenu sept conférences, successivement à Bruxelles, Anvers, Londres, Paris, Hambourg, Amsterdam, Liverpool et celle qui nous réunit aujoud'hui est la huitième. Des commissions importantes, chargées d'élaborer sous forme d'avant-projets de convention internationale les résolutions arrêtées dans les conférences plénières, se sont réunies à Londres, Anvers, Paris.

Un ensemble de textes codifiés, soit sous une forme définitive, soit à titre préparatoire, est sorti de ces travaux. Ils comprennent la législation sur l'abordage, sur l'assistance et le sauvetage, sur la responsabilité des propriétaires de navires, enfin, sur les hypothèques et priviléges maritimes. Il faut y ajouter encore les travaux sur la compétence en matière d'abordage qui ont donné lieu à des discussions du plus grand intérêt, et dans cette session même, vous verrez apparaître pour la première fois, précédée des plus savants rapports, l'étude des conflits de lois en matière de fret.

Une sanction éclatante est venue nous récompenser. Au mois de février 1905, sur la proposition du Gouvernement belge, une conférence diplomatique se réunissait à Bruxelles et, prenant pour point de départ de ses travaux les avant-projets sur l'abordage, l'assistance et le sauvetage préparés par notre association, se donnait la mission d'en faire l'objet d'une convention internationale.

A cette première réunion prenaient part treize puissances; l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche et la Hongrie étaient parmi celles qui s'étaient abstenues. Une seconde réunion eut lieu en octobre de la même année. La vérité était en marche, les doutes disparaissaient, les hésitations fléchissaient. L'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche et la Hongrie et d'autres puissances encore répondaient à l'invitation du Gouvernement et cette fois, vingt-et-une puissances participèrent à la conférence, d'où sortirent des résolutions que nous pouvons, avec un légitime orgueil, considérer comme entièrement inspirées par notre œuvre et qui, espérons-le, seront suivies d'une ratification définitive.

Dans cet exposé, simple récapitulation, je dois me borner, mais j'espère que notre vaillant secrétaire général, M. Louis Franck, qui a déployé au cours de cette période décennale et pendant la conférence diplomatique à laquelle il a pris part comme l'un des délégués du Gouvernement belge, tous les talents, la compétence et l'énergie que vous connaissez, voudra bien vous faire le résumé des travaux de la conférence diplomatique, où il a brillé d'un si vif éclat.

Et à ce sujet qu'il me soit permis de constater combien nous sommes heureux de l'attention flatteuse et croissante que les gouvernements accordent à nos délibérations et de nous féliciter tout particulièrement qu'il ait plu spontanément à certains d'entre eux de se faire représenter à cette conférence, qui est honorée du bienveillant patronage de Son Excellence Monsieur le Ministre des Postes & Communications du Royaume d'Italie et où je salue non seulement Son Excellence Monsieur le Ministre de Grâce et de Justice du Royaume d'Italie, mais MM. les délégues des gouvernements suivants :

Pour *la Belgique* : Son Excellence Mr Capelle, Ministre Plénipotentiaire & Envoyé extraordinaire.
Mr. de Sadeleer, Membre & Ancien Président de la Chambre des Représentants.
Mr. Houbotte, Directeur honoraire au Ministère des Affaires Etrangères.

Pour *l'Espagne* : M. Velez y Coralès, Consul général.

Pour *la Hongrie* : Mr. François de Nagy, Ancien Secrétaire d'Etat, Député.

Pour *l'Italie* : M. le Prof. Dr Francesco Berlingieri, de Gênes.
M. le Prof. Pietro Cogliolo, de Gênes.
M. le Prof. C. F. Gabba, de Pise, Sénateur.
M. le Prof. Giovanni Pacinotti, de Ferrare.
M. le Prof. Ercole Vidari, de Pavie, Sénateur.
M. le Prof. Cesare Vivante, de Rome.

Pour *les Pays-Bas* : Mr. B. C. J. Loder, Avocat, Rotterdam.

Pour *la République Argentine* : M. le Dr Léopoldo Melo, M. le Dr Juan Carlos Cruz, M. le Dr Honorio Pueyrredon, professeurs à l'Université de Buenos-Aires.

Je termine, Messieurs, et j'ai à rendre un dernier hommage à toutes les personnalités distinguées qui se sont à l'envi employées à nous préparer cette réception superbe. Je ne pourrai entreprendre, de crainte d'oublis, d'énumérer toutes les hautes notabilités vénitiennes, toutes les activités généreuses qui nous ont gratifiés de leurs témoignages et de leur précieux concours. Qu'elles veuillent bien accepter

l'expression de notre gratitude la plus entière, que je renouvelle au nom du Comité Maritime International.

SIR WILLIAM PICKFORD (London).

M. le Ministre et Messieurs, I regret that I have not sufficient facility in the Italian or French languages to speak to you ; and I request your indulgence while I say a few words in English to express, as M. Le Jeune has expressed, our gratitude and our appreciation for the kindness and hospitality extended to us by the Kingdom of Italy and by the City of Venice. After the eloquent speeches that we have heard, I shall not occupy your time in trying to convince you that our aim and end here is for good : that I think has been absolutely shewn to you by what has been already said. The unity of Maritime Law is a thing which, if accomplished, will be of great benefit to the World. It is impossible that on all subjects all Nations should have the same laws. Differences of position, differences of population, differences in national customs which have grown up with the growth of the various nations make it impossible. But in matters of Maritime Law, in matters concerning the Sea, where the ships of every nation go to the ports of every nation, it is possible, and it ought to be done ; and in order to get it done these Conferences have been held for now something like ten years. They have met at many places, as you have been told, and I need not go over the names of those towns and cities again; and now we have come to Venice! And could we come to a more appropriate place? It is not only perhaps the most beautiful and interesting City that one could find, it is not only now a sea-port of great commercial importance, but it has a history of Maritime and Commercial prosperity that goes back to the time when many of our present great seaports

in England were mere fishing villages. Could we come to a better place than this? I think not. And I hope and think that these Conferences will attain the end of the unity of Maritime Law. That unity cannot, of course, be obtained at once; but whether these Conferences attain it or do not, they have, as it seems to me, another very valuable result: they bring together Merchants, Underwriters, Shipowners, and Lawyers of different countries. They bring together different men of different countries exercising different capacities and positions, and the result of bringing these men together is, I have no doubt whatever (for I have seen something of it myself) to teach them to appreciate, to respect, and to like one another. That, if there were no other result at all, would be a most valuable result of these Conferences.

Gentlemen, I have little more to say. As I said, these Conferences have taken place in several towns and cities in Europe; wherever they have been held the members have been received with the greatest kindness by the Authorities of the different cities; and in no city and in no country have they been more kindly received than in Italy and in Venice; and the good feeling, which, as I say, is induced by bringing delegates of different Countries together, will be promoted by the reception offered to us on this occasion by the Kingdom of Italy and by the City of Venice — by the grace, and the kindness, and the generosity, with which it has been offered.

Venice and Italy are names known to us all and beloved by us all. We shall look back, those of us who are here to-day and will be here for the next few days, with still greater affection to Italy and to Venice because of the reception which you have given us, and because, as I say, of the grace and kindness and generosity with which it has been offered. May I, Messieurs, again tender to you

— to the Kingdom of Italy — to the City of Venice — and to all those who have so kindly co-operated in receiving us — our most heartfelt thanks.

Traduction)

Je regrette de ne pas connaître suffisamment l'italien ou le français pour vous adresser la parole en ces langues et je vous prie de m'excuser si je vous parle en Anglais pour vous exprimer, comme M. Le Jeune l'a déjà fait, toute notre gratitude pour l'hospitalité qui nous est accordée par l'Italie et par la ville de Venise. Après les éloquents discours qui ont déjà été prononcés, je n'abuserai pas de votre temps en tâchant de vous convaincre de l'excellence de notre but ; je crois que cela a été absolument démontré par ce qui a déja été dit. L'uniformité du droit maritime, si elle est accomplie, constituera un avantage immense pour le monde entier. Il est évidemment impossible que toutes les nations aient les mêmes lois en toutes matières. Des différences de situation, de population, des différences de coutumes nationales qui se sont établies à mesure que les nations se formaient, s'y opposent. Mais là où il s'agit de droit maritime, là où il s'agit de la mer, où les navires de toutes les nationalités se rendent dans les ports de tous les pays, l'unification est possible et elle doit s'établir ; et c'est dans ce but que ces conférences ont été organisées depuis environ dix ans. Elles se sont tenues à divers endroits : je ne dois pas vous rappeler ici les noms de ces villes, mais nous voici à Venise !

Pouvions-nous trouver un lieu plus approprié ? Non seulement c'est peut-être la ville la plus belle et la plus intéressante qui soit, non seulement Venise est actuellement un port de mer d'une importance commerciale considérable, mais elle a une histoire de prospérité maritime et commerciale remontant à une période à laquelle la plupart de nos grands ports de mer anglais n'étaient que de simples villages de pêcheurs. Pouvions-nous nous réunir dans un endroit plus propice ? Je ne le pense pas. Et j'espère et je pense que ces conférences aboutiront au but proposé : l'unification du droit maritime. Certes, cette unité des législations ne peut être atteinte d'emblée ; mais que ces conférences y conduisent ou non, il me semble qu'elles ont en tout cas un autre résultat très précieux — c'est de mettre en contact des hommes des differents pays occupant des situations et des positions diverses, et le résultat de ces réunions est, j'en suis sûr car je l'ai pu constater un peu moi-même), d'apprendre à ces hommes

de s'apprécier, de se respecter mutuellement. Ce résultat, à défaut même de tout autre, serait certainement très précieux.

J'ai peu de choses à ajouter. Comme je viens de le dire ces conférences se sont réunies dans plusieurs villes d'Europe ; partout, des membres ont été reçus avec la plus grande amabilité par les autorités de ces villes ; nulle part la réception n'a été plus aimable qu'en Italie et à Venise ; et les sentiments d'estime réciproque dont je parlais à l'instant ne peuvent que gagner à la réception qui nous est faite à cette occasion par le Royaume d'Italie et par la ville de Venise — surtout à l'amabilité et la générosité avec lesquelles cette hospitalité nous est offerte.

Venise et l'Italie, ce sont des noms que nous tous, nous connaissons et nous aimons. Ceux d'entre nous qui sont ici et qui y seront encore pour quelques jours, conserveront de l'Italie et de Venise un souvenir d'autant plus affectueux que ce souvenir s'associera avec cette brillante hospitalité offerte d'une façon aussi aimable et aussi généreuse.

Qu'il me soit permis, Messieurs, d'exprimer encore une fois nos remerciments les plus affectueux à vous, au Royaume d'Italie, à la ville de Venise, et à tous ceux qui nous ont préparé une si aimable réception.

M. le Comm. AGOSTINO CRESPI, Directeur de la « Navigazione Generale Italiana ».

J'ai l'honneur d'apporter à vous, Monsieur le Ministre, à vous, Monsieur le Maire, à vous, Monsieur le Président de la conférence, et à vous tous, Messieurs, les hommages de la Navigazione Generale Italiana et ceux des autres armateurs italiens, dont je suis certain d'interpréter la pensée, sans en avoir toutefois la représentation expresse.

Les armateurs n'ont certainement pas la prétention de participer à vos hautes discussions, mais ils les suivront avec le plus vif intérêt et vous voudrez bien leur permettre une déclaration et un souhait sincère.

Pour être efficace, le droit — nous l'apprenons de vous qui l'enseignez et le patronnez, — doit être juste : c'est-à-dire que tout en conservant ses bases économiques, il doit tendre toujours vers la protection des intérêts, en conci-

liant ceux qui sont en collision, sans sacrifier les uns en faveur des autres ; en un mot, le droit doit avoir toujours comme fonction principale, le développement de l'activité économique qu'il règle.

Là où le droit s'exerça sans aucune considération pour l'industrie, celle-ci commença à décliner.

N'est-ce pas un facteur important, capital de la grandeur maritime anglaise, que celui qui dépend de son droit et de la juste interprétation qu'en font ces cours-là ?

Pour revenir en arrière : qui pourra nier un rapport étroit de dépendance entre le développement maritime de Hambourg, Brême et Lubeck et le droit hanséatique ; entre le printemps maritime des républiques italiennes et l'ordonnance de Tarni, la Constitution de Gênes, le Consulat de la mer, la Constitution glorieuse de Florence sur les assurances ?

Or, vous savez bien que sauf quelques rares exceptions, une grande partie de la législation maritime en vigueur, se ressent encore d'une époque où le petit bateau quittait le port en ne se fiant qu'à la miséricorde des vents et d'un moment où la constitution capitaliste de l'entreprise maritime était fort différente de l'organisation actuelle comme matière et comme forme.

Vous voulez porter, Messieurs, un remède à cet état de choses ; vous voulez faire bien plus : vous voulez mettre fin à ce que Lord Alverstone dans la réunion de Liverpool, appelait une humiliation ; vous voulez que sur l'Océan, il n'y ait pas vingt législateurs différents.

Eh bien ! Ce sont précisément les armateurs qui souffrent de cette incertitude et de ces désaccords législatifs souvent encore aggravés par de fausses interprétations, par de nouvelles lois spéciales qui voudraient être démocratiques et qui, au contraire, deviennent anti-économiques et nuisibles à la vraie démocratie.

Qui donc, plus que nous, doit vous en être reconnaissant ? Qui donc, plus que nous, doit suivre vos travaux avec l'espérance et le souhait qu'ils deviennent florissants ?

Toutefois, il est certain que vos audacieuses intentions doivent se baser sur un fondement solide que nous pouvons vous offrir. Une étroite et ferme collaboration de la part des armateurs et des assureurs vous portera à des résultats décisifs.

Vous savez du reste que le droit maritime, si glorieux et qui fut une des principales raisons de la grandeur maritime de plusieurs peuples, naquit des habitudes et des usages marchands ; et ceux-ci ne provenaient-ils pas peut-être des conventions que les marchands de la mer établissaient entre eux et des jugements que les experts proféraient ?

C'est ainsi que les Règles hanséatiques, c'est ainsi que tant de statuts et que tant de Constitutions, plus que d'être des actes du pouvoir central, représentaient l'ensemble des règles élaborées dans la vie même du commerce et du trafic.

C'est pourquoi le peuple Pisan pouvait dire, comme le rappelle Pardessus « qu'il fallait longtemps consulter l'expérience avant de faire intervenir l'autorité publique ».

Et ce n'est pas par hasard que j'ai parlé des assureurs. Vous savez comment le commerce maritime doit à l'institution de l'assurance une grande partie de son développement et de son internationalité.

Ce n'est que lorsque l'assureur a dit aux commerçants hardis et courageux : « Allez, franchissez les mers, déployez votre activité et votre industrie, je me charge de vos risques » que d'après ce qu'on lit dans l'exposé des motifs du code de commerce français, « les quatre parties du monde se sont trouvées rapprochées ».

Mais l'assurance porta et porte toujours une transformation des rapports dans les sujets de l'entreprise mari-

time en transformant ainsi la conception de responsabilité et quelquefois même — nous pouvons le dire avec orgueil — en remédiant aux lacunes et aux périls de législations vieillies.

Vous comprenez donc bien, Messieurs, comment, de cette triple union entre juristes, assureurs et armateurs nous pensons que l'on peut attendre ce qui est pour vous un grand idéal et pour nous une véritable nécessité.

Et pendant que nous hâterons, avec tous les moyens à notre disposition, au moyen de conventions avec les autres armateurs, au moyen d'instituts, — dont le syndicat international pour la responsabilité civile des armateurs que nous avons fondé, est une preuve, — la réalisation de ce que beaucoup appellent un songe : l'unification du droit maritime, nous vous dirons comment se développe notre industrie, quelles entraves représentent pour sa marche certaines règles en vigueur, et quels en sont les nouveaux besoins. Nous vous démontrerons, Messieurs, la raison d'être de certains rapports juridiques entre armateurs et enrôlés qui, à certains démocrates, peuvent sembler en désaccord avec les temps et qu'il est nécessaire au contraire de rendre plus sûrs ; nous vous dirons encore quels sont les risques journaliers de la navigation, quelles peuvent être les conséquences de l'application des principes rigidement juridiques, pour l'armateur d'un de ces grands colosses marins, qui constituent pourtant l'orgueil de notre époque, et vous trouverez, — nous en sommes sûrs, — des règles sages et des formules pratiques.

Les assureurs vous diront aussi quels sont les inconvénients qui peuvent être évités pour diminuer les conséquences économiques d'événements tragiques et vous saurez tenir compte de l'institution des assurances dans vos délibérations juridiques, surtout en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires des navires.

Puisque cette limitation est un des principaux objets soumis à l'étude de cette réunion — eh bien, dans ce thème, il y a la vie même de notre industrie.

Dites, illustres délégués, que cet institut sur la responsabilité de l'armateur et propriétaire de navires doit être rappelé à son antique origine et à ses raisons économiques et observez bien que l'industrie maritime ne peut et ne doit pas être comparée à toute autre industrie terrestre, ni l'armateur à un commerçant quelconque. Dites-le dans cette belle et hospitalière Venise qui, aux temps de sa grandeur ne fut pas seulement avide de gloire et de commandement, mais qui eut aussi une part importante dans ce grand mouvement juridique qui apparut sur la Méditerranée avec le développement de nos républiques.

« Cum sit dignum dare omnem possibilem largitatem et beneficium mercaturæ maritimæ, ubi cum honestate fieri possit », — c'est ainsi que la ville des Doges commençait une de ses premières glorieuses ordonnances maritimes.

M. LE COMM. COEN, président de la Chambre de Commerce de Venise.

Signori,

Io vi porto il saluto affettuoso del commercio veneziano. — Voi siete venuti qui a continuare un'opera altamente civile iniziata e proseguita con successo da tanti anni e noi ve ne siamo grati. Voi avrete osservato con quanto interesse Venezia si prepari a seguire le vostre discussioni e la vostra opera. Sembra quasi alla nostra città di rivivere nella tradizione gloriosa della sua vita sul mare, nella sua tradizione di prima e grande legislatrice in cose marittime.

La vostra opera, precisa nei limiti e nelle finalità, ha la grande fortuna di non incontrare nè avversari nè oppositori, nè nella teoria, nè nella pratica. E' la stessa legge del

progresso che vuole che il diritto sotto tutte le sue forme vada semplificandosi e generalizzandosi e se questo è vero pel diritto in generale, lo è tanto più pel diritto commerciale e sopratutto marittimo.

Sul mare, che è stato posto dalla natura per servire di legame e di unione tra i popoli, dove tutto è cosmopolita, e le navi e i capitali che rappresentano o formano il carico e le assicurazioni, venti legislazioni diverse vi imperano, applicabili l'una o l'altra secondo il caso degli approdi.

Queste diversità esistenti nella legislazione marittima, e noi pratici lo sentiamo tutti i giorni, è la causa di continue incertezze, di continui inconvenienti.

Ma forse non siamo tanto lontani dalla meta che tutti intravediamo e che voi perseguite con tanto splendore di studi, con tanta tenacia di volere.

Un primo passo è stato fatto, e anche questo lo dobbiamo a voi, con l'adozione del codice universale in materia di abbordaggio e di salvataggio. Sappiamo che i vostri lavori sono presi a base delle conferenze diplomatiche per trattati e convenzioni tra Stati in materia di navigazione ; in fine, quando vediamo raccolti e animati dalla stessa convinzione uomini illustri del foro, della magistratura, del mondo degli affari, noi possiamo sperare che tutte queste influenze, messe a profitto di una causa così giusta, possano riuscire nell'alto compito.

Mi era proposto prima di chiudere mi fosse lecito ancora esprimere un augurio oggi che l'Italia sta studiando la riforma del Codice di commercio e della marina. Tale augurio era che il Governo volesse tener conto dei vostri studi e dei vostri voti e voglia così per primo iniziare praticamente l'opera di unificazione che noi tutti vagheggiamo. Ma le parole di S. E. il Ministro Orlando, testè udite, rispondono e confortano splendidamente.

Mi sia lecito in ultimo di rivolgere un saluto riverente a

S. E. il Ministro Orlando che qui cosi degnamente rappresenta il Governo, all'Illustre signor Le Jeune, presidente del Comitato Marittimo Internationale, all' Illustro prof. Marghieri, presidente del Comitato italiano e al prof. Ascoli, che assieme ad altri illustri, cosi nobilmente rappresentano in Italia la vostra grande idea e di ripeterlo a voi tutti che da lontani luoghi siete oggi qui convenuti.

(*Traduction*)

Messieurs. Je vous apporte le salut affectueux du commerce de Venise. — Vous êtes venus ici pour continuer une œuvre de civilisation, commencée et poursuivie avec succès depuis tant d'années et nous vous en sommes reconnaissants. Vous aurez vu avec quel intérêt Venise s'est préparée à suivre vos discussions et vos travaux. Il semble que notre cité revive dans la tradition glorieuse de sa vie sur mer, dans sa tradition de premier et grand législateur dans les choses maritimes.

Votre œuvre bien précise dans ses limites et dans son objet, a la bonne fortune de ne rencontrer ni adversaires, ni opposition, ni en théorie, ni dans la pratique. C'est la même loi du progrès qui veut que le droit, sous toutes ses formes aille en se simplifiant et en se généralisant et si cela est vrai du droit en général il l'est d'autant plus quand il s'agit du droit commercial, et surtout du droit maritime.

Sur l'océan, que la nature a fait pour servir de lien et de trait d'union entre les peuples, où tout est cosmopolite, et les navires, et les capitaux qu'ils représentent ou qui forment leur cargaison et les assurances, vingt législations différentes s'appliquent l'une après l'autre, selon le hasard des relâches. Cette diversité dans les législations maritimes — nous hommes de la pratique nous le sentons tous les jours — est la cause de continuelles incertitudes, d'inconvénients sans nombre.

Mais peut-être ne sommes nous pas loin du but que tous nous entrevoyons et que vous poursuivez avec tant de science dans vos études et avec tant de ténacité dans la volonté.

Un premier pas a été fait — et cela aussi, c'est à vous que nous le devons — par l'adoption d'un code universel de l'abordage et de l'assistance.

Nous savons que vos travaux servent de base à la conférence diplomatique pour les traités et conventions entre les Etats en matière

de navigation ; enfin, quand nous voyons réunis ici et animés de la même conviction, les personnalités illustres du barreau, de la magistrature, du monde des affaires, nous pouvons espérer que toutes ces influences mises au profit d'une cause aussi juste, finiront par nous mener au but grandiose poursuivi.

Avant de finir, je voulais exprimer encore un vœu, aujourd'hui que l'Italie s'occupe de la réforme du code de commerce et du code maritime. Ce vœu, c'est que le Gouvernement veuille tenir compte de vos études et de vos résolutions afin qu'il puisse ainsi, le premier, commencer dans la voie pratique l'œuvre de l'Unification que nous poursuivons tous ; mais les paroles que S. E. le Ministre Orlando a prononcées tout à l'heure y répondent complètement.

Qu'il me soit enfin permis d'adresser un respectueux hommage à S. E. le Ministre Orlando qui représente ici si dignement le Gouvernement, à l'illustre M. Le Jeune, président du Comité Maritime International, à l'illustre professeur Marghieri, président du Comité italien, et au professeur Ascoli qui avec tant d'autres représente si dignement en Italie votre grande idée, et de vous saluer tous, vous qui êtes venus de loin pour prendre part à cette réunion.

Monsieur Louis Franck. — J'ai simplement à faire ressortir, en quelques mots, quels sont les résultats que nous avons obtenus depuis notre dernière conférence. Si le Bureau Permanent a tenu à ce que ce petit exposé fût fait ici, la raison en est, Messieurs, que rien ne fait mieux ressortir le caractère pratique et raisonné de l'œuvre à laquelle vous vous dévouez comme nous.

Lorsque nous nous sommes réunis à Liverpool, un premier résultat important avait été obtenu : pour la première fois, dans une matière de droit privé pur, une conférence diplomatique s'était réunie. Treize pays y avaient été représentés et il n'est que juste de dire que parmi les premières réponses favorables que reçut le Gouvernement belge figure celle du pays qui nous donne aujourd'hui l'hospitalité.

A la seconde conférence diplomatique, des places qui étaient restées vides lors de la première session et qui

étaient importantes, étaient remplies, et elles l'étaient, Messieurs, à la suite de cette démarche qui avait été faite à Liverpool, où ceux qui se dévouent à cette œuvre avaient eu la joie de voir presque tout l'armement, presque tout le monde des assureurs, presque toutes les associations de banque et du haut commerce anglais, se prononcer d'une voix en faveur de notre œuvre de progrès commercial et de solidarité parmi les hommes.

Le Gouvernement anglais a écouté cette grande voix, et à la seconde session de la conférence diplomatique qui se réunit le 16 octobre 1905 à Bruxelles, la Grande-Bretagne était représentée ; elle l'était, — vous vous en souvenez — par notre éminent collègue Sir William Pickford et par mon ami M. Leslie Scott, devenu avec moi secrétaire général du Comité Maritime International.

L'Autriche et la Hongrie elles aussi étaient venues prendre leur place : Tous les Etats de l'Amérique du Sud s'étaient également joints à la conférence, de sorte, Messieurs, que 21 nations délibéraient ensemble sur le meilleur moyen de donner à la mer un droit uniforme.

Il s'agissait pour nous de savoir quel accueil serait fait par cette assemblée aux travaux de ce qui, malgré notre zèle et votre mérite, ne sont en somme que des réunions officieuses. Eh bien, je pense que ce sera pour nous tous un grand encouragement de constater que les principes sur lesquels unanimement la conférence diplomatique, dans ses deux sessions, vient de se mettre d'accord, correspondent dans tous leurs éléments essentiels à ceux que vous avez arrêtés dans vos divers congrès. Il n'a été apporté d'autres modifications que celles qui s'imposaient parce que les textes ont été précisés et les solutions mieux indiquées. Tout a été fait pour que le système élaboré dans les conférences internationales puisse s'incorporer sans changement dans les lois des divers pays.

Et si dans le code relatif à l'Assistance en mer, une modification plus importante a été faite, c'est au moins une réforme à laquelle nous pouvons nous rallier sans difficulté. Lors de nos délibérations, la France et l'Italie avaient proposé que dans tout sinistre maritime, l'assistance fût une obligation ; qu'elle dût être rendue même au navire coupable qui avait causé la collision, même aux navires étrangers, même — disait la formule — aux navires ennemis. Nous avions pensé que s'il fallait consacrer cette obligation c'était dans des limites prudentes, et non au delà, il convenait de ne demander que le strict nécessaire et de ne rendre l'assistance obligatoire que l'orsqu'il s'agissait de l'abordage. La conférence diplomatique a été plus large et elle a rendu général ce devoir de se secourir et de s'entr'aider.

Il me semble que c'est vraiment sous une belle étoile que naît un code qui inscrit dans le droit international un principe d'aussi noble humanité !

Mon rapport est terminé.

Laissez moi ajouter cependant que les Chancelleries ne sont pas si bien fermées que nous n'ayons réussi à savoir que les démarches faites pour connaître les sentiments des grands pays permettent d'esperer qu'avant longtemps, — peut-être après une troisième session — l'Océan aura, au moins sur ces deux matières, un droit uniforme.

Ce ne sera là, Messieurs, qu'une seule pierre que nous aurons apportée à l'œuvre juridique de demain, mais il en viendra d'autres. Nous tâcherons de construire petit à petit cette première chapelle du droit nouveau maritime, du droit commercial, industriel, civil, devenu identique chez tous les peuples de même civilisation.

Laissez moi formuler cet espoir que la chapelle deviendra église et puis cathédrale, et qu'en des âges à venir ce temple des lois mondiales unifiées abritera d'in-

nombrables croyants ayant foi dans les destinées pacifiques du monde afin que les peuples, voyent tout ce qu'ils ont en commun, tout ce qui les unit, perdent jusqu'à la notion de ce qui pourrait encore les diviser !

Monsieur Charles LE JEUNE (Anvers).

Excellence, Messieurs,

Je vous prie de vouloir bien, selon les habitudes de notre Conférence, demander à la réunion la désignation d'un président et en même temps de me permettre d'être l'interprète des vœux qui m'ont été exprimés de toutes parts en vous priant de déclarer que par acclamation, Monsieur Marghieri, Président de l'Association Italienne de Droit Maritime soit élu président de cette réunion. (*Approbation unanime*).

Monsieur ALB. MARGHIERI. — Je n'ai qu'un seul titre, Messieurs, pour accepter la charge honorifique que M. Le Jeune vient de proposer : c'est d'être le président de l'Association italienne de droit maritime, et c'est la tradition de nos conférences qui fait désigner le président de l'Association nationale comme président de la Conférence.

C'est donc un sentiment de devoir strict qui me pousse à accepter une charge qui certainement ne me reviendrait pas.

J'ai donc l'honneur, au nom de Sa Majesté le Roi, de déclarer ouverte la huitième conférence de droit maritime internationnal.

Je vous propose d'envoyer nos hommages aux augustes chefs de tous les Etats qui sont représentés parmi nous.

Je vous propose aussi d'envoyer un télégramme à Sa Majesté le Roi d'Italie, qui a tant à cœur tous les grands intérêts de la nation. (Approbation).

Je prie M. Bettochi de donner lecture des télégrammes arrivés.

Padova 25 setiembre.

Rispondendo alla gradita sua del 21 corrente respintami oggi da Roma. Saluto con vivo compiacimento la riunione della settima conferenza internazionale per la unificazione del diritto marittimo. Tutto cio que vale a perfezionare la tutela giuridica della navigazione e guarentigia ed impulso nell' estendersi e moltiplicarsi delle communicazioni. Il mare in tempi lontani elemente di divisione e di isolamento fra i popoli e divenuto grazie alla maravigliose vittorie della tecnica moderna alle ardite iniziative del commercio alla saggia opera dei governi la gran via delle nazioni elemento principalissimo di solidarieta internazionale.

Possano le discussioni di tanti illustri rappresentanti di nazioni amiche riuniti a Venezia ricca di antiche glorie marinare e che dal mare attende la sua rinnovata grandezza essere feconda di nuovi progressi del giure marittimo. Voglia on. Sig. presidente porgere alla Conferenza il mio deferente saluto e il mio augurio di splendido successo Scanzer ministro delle Poste e dei telegrafi.

(*Traduction*)

Padoue, 25 Septembre.

Répondant à votre honorée du 21 courant je suis revenu aujourd'hui de Rome.

Je salue avec un vif plaisir la réunion de la septième conférence internationale pour l'unification du droit maritime. Tout ce qui tend à perfectionner la protection juridique de la navigation est une garantie et un encouragement pour l'extension et la multiplication des communications. La mer, autrefois un élément de division et d'isolement des peuples est devenue aujourd'hui, grâce aux merveilleuses victoires de la technique moderne, grâce aux initiatives hardies du Commerce, aux sages travaux des Gouvernements, la grande route

des nations et l'élément principal de la solidarité internationale. Puissent les discussions de tant d'illustres représentants de nations amies réunies à Venise, cette ville, riche d'antique gloire maritime et qui attend de la mer la resurrection de sa grandeur, être fécondes en nouveaux progrès pour le droit maritime.

Veuillez, Monsieur le Président, transmettre à la Conférence mon salut cordial et mes vœux de plein succès.

(s) Scanzer,
Ministre des Postes et Télégraphes.

Le Bureau de la Conférence, sur la proposition de M. le Président, est composé comme suit :

BUREAU DE LA CONFÉRENCE.
OFFICERS OF THE CONFERENCE.

Vice-Présidents :

Italie : M. le professeur GASTONE ASCOLI.

Allemagne : M. FRIEDRICH RECK, président de la Chambre de commerce de Brême.

Autriche : Son Exc. Monsieur GERTSCHER, président de l'Association autrichienne et de la Cour d'appel de Trieste.

Belgique : Son Exc. M. CAPELLE, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentaire, Bruxelles.

Danmark : M. A. HINDENBURG, président de l'Association danoise de Droit maritime, Copenhague.

Espagne : M. José Vélez y Corrales, Consul général, délégué du Gouvernement espagnol.

Etats-Unis d'Amérique : Hon. G. BRADFORD, juge du district de Delaware, E.-U.

France : M. F. C. AUTRAN, président de l'Association française de Droit Maritime, Marseille.

Grande-Bretagne : Sir WILLIAM PICKFORD, juge à la Haute Cour, Londres.

Hongrie : Son Exc. M. le Comte NAKO, gouverneur de Fiume.

Japon : M. WAKAMYA, Secrétaire au Ministère des Communications, délégué du Gouvernement japonais.

Norvège : M. le professeur PLATOU, président de l'Association norvégienne, Christiania.

Pays-Bas : Monsieur B. C. J. LODER, vice-président de l'Association néerlandaise, délégué du Gouvernement néerlandais, Rotterdam.

République Argentine : Dr JUAN C. BELGRANO, ancien Ministre, délégué du Gouvernement Argentin, Buenos-Ayres.

Russie : M. V. DE GREWS, Secrétaire général de la Société russe de Droit Maritime, St-Pétersbourg.

Suède : M. ELIEL LÖFGREN, secrétaire de l'Association suédoise de droit maritime, Stockholm.

SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX :
GENERAL SECRETARIES :

Monsieur le Prof. BETTOCHI (Naples).
Monsieur LOUIS FRANCK (Anvers).
Monsieur LESLIE SCOTT (Londres).
Monsieur l'avocat SERENA (Venise).

Secrétaires-adjoints :

Monsieur Carlo BROSCH (Venise).
Monsieur Ruggiere Jesi (Venise).

La séance est levée. — Sitting adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI.
AFTERNOON'S SITTING.

Monsieur le Prof. MARGHIERI, (*président*), ouvre la séance et aborde l'ordre du jour :

Avant projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires.

Draft-treaty on Limitation of Shipowners Liability.

M. LE PRÉSIDENT. — L'article I est conçu comme suit :

Les droits et les responsabilités des parties intéressées seront réglés suivant les dispositions de la présente convention :

a) lorsque les navires en litige seront ressortissants aux Etats contractants ;

b) dans tous les cas où la loi nationale aura rendu applicables les dispositions de la présente convention.

The rights and liabilities of the parties interested shall be regulated according to the provisions of the present convention,

a When the vessels concerned belong to the contracting States,

b) In every case in which the national law shall have applied the provisions of the present convention.

M. LOUIS FRANCK (Antwerp.) — The principle of this article is that, according to what has been stated during the deliberations of the Diplomatic Conference, there

should be a law passed in each Parliament — the first Article thereof being that the Draft-Treaty is approved, and the second Article being that the national law for cases where the treaty would be by itself inoperative will be « as follows » And then the principles of the Treaty will be repeated.

M. NAGY. — Je pense Messieurs, qu'il y aurait lieu de modifier cet article. Pour nous, c'est à dire pour la conférence, il est absolument superflu. Nous n'avons pas le droit de stipuler au sujet de l'application d'un traité que nous ne concluons pas. C'est pourquoi je propose de ne pas discuter cet article I qui n'a pas de mérite propre, qui est sans aucune valeur en principe, mais qui a seulement intérêt pour un traité éventuellement à conclure. Il fera peut-être l'objet d'un examen par la conférence diplomatique qui doit se réunir à Bruxelles. Dans ce cas, pareille stipulation pourra être mise en avant.

Mais pour le moment, je pense que nous ferions mieux de laisser à part cet article.

M. F. C. AUTRAN. — Messieurs, comme j'avais l'honneur de présider la Commission qui s'est réunie à Paris pour rédiger l'avant-projet, vous ne serez pas surpris que je réponde au membre de la conférence qui demande la suppression de l'article I. Nous avons au contraire inséré cette disposition dans le texte, et cela après mûre réflexion, en ce sens que quand on prépare un projet de traité il est indispensable que l'on puisse présenter aux divers gouvernements un texte complet et définitif.

D'autre part, et à un second point de vue : nous avons été instruits par l'expérience des deux conférences diplomatiques de Bruxelles. La première question dont se sont

occupés les diplomates a été de savoir à qui et dans quelles conditions s'appliquera le traité.

Par conséquent, j'insiste très énergiquement sur le maintien de cet article I, parce que comme nous le disait très bien notre ami M. Franck, il s'agit de procéder par la voie diplomatique. Les diplomates sont les êtres moraux qui représentent les nations. Et ce sont par conséquent ces êtres moraux qui s'engagent les uns vis à vis des autres et en cas d'abordage entre navires ressortissants à ces Etats, il n'est pas douteux que la convention s'applique. Mais d'autre part, comme M. Franck l'a bien fait observer, il faut encore que les législations nationales soient modifiées toutes les fois que les litiges existeraient entre navires appartenant à des Etats signataires et des navires de nations qui n'auront pas signé le traité.

Il convient donc de stipuler très clairement, et j'insiste encore pour que l'on vote l'article I.

***

I repeat in English what I have just said :

We brought this Article into the state in which you find it because it is in agreement with the traditions of the diplomacy of the States which are cantracting one with the other, and therefore it is perfectly necessary to put words in the preface which will render it enforceable. At the Diplomatic Conference in Brussels on the Salvage question it was considered necessary to explain most clearly the circumstances under which the Treaty would apply ; furthermore we are bringing before the Governments a sketch of the Treaty and therefore we must bring before the Governments a complete sketch in the form to which diplomats are accustomed, and consequently I think we must insist upon this first Article as it stands.

M. LE PRÉSIDENT. — Je conseille à M. Nagy de ne pas insister sur sa proposition.

M. NAGY. — Nous n'avons pas à faire des prescriptions de ce genre.

M. LOUIS FRANCK. — Je comprends parfaitement l'idée de M. Nagy. Mais en examinant le traité, la conférence diplomatique, si elle trouve que cette disposition ne convient pas, peut évidemment en faire ce qu'elle veut.

DR. CHARLES STUBBS. (London). — On behalf of the Maritime Law Committee I have to suggest that a note should be added to Article I in order that it may be understood that in many Countries legislation is required to render the Convention binding in Courts of Law, in as much as the Article is applicable in two alternatives, in one of which the vessels concerned belonged to the contracting States. In the case of Great Britain and other Countries having the same legislative procedure the Draft-Treaty, if agreed to by the Government and nothing more said, would not be applicable to vessels belonging to England.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK).

M. le Dr. Stubbs a dit qu'au point de vue anglais, une certaine explication est nécessaire. L'article paraît dire que dans certains pays, le traité par lui-même pourrait avoir force de loi; mais tel n'est pas le cas en Angleterre.

SIR WILLIAM PICKFORD (London). — With regard to what has fallen from Mr. Stubbs I do not think there will be any trouble upon this question; because these Treaties if they are agreed to would have to be confirmed by Parliament, and only when so confirmed would they

become operative; so that, on the one hand, if the Treaty be not confirmed the question will never arise, and if, on the other hand, the English Legislature does confirm the Treaty the Government itself will take care that the necessary alterations are made in our laws.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

Sir William Pickford a répondu que l'article 1 est bien clair à son avis. C'est un traité, et un traité est une convention. Par conséquent, en principe on ne doit y parler que des Etats contractants et des sujets de ces Etats.

Mais les Etats contractants peuvent s'engager entre eux à modifier leurs lois nationales dans une certaine mesure, étant entendu que ce seront toujours des mesures législatives à prendre par le Parlement, dans les pays où le Parlement doit intervenir.

Par conséquent, Sir William Pickford est d'avis qu'il n'y a pas de difficultés.

M. le Président. — Si personne ne demande plus la parole sur l'article 1, je le mets aux voix.

(*Adopté sans opposition*).
(*Carried without opposition*).

Article II.

« Le propriétaire du navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire, le fret et les accessoires du navire afférents au voyage, des dommages ou pertes occasionnés par les faits du Capitaine, de l'équipage, ou de toute autre personne asssistant le capitaine dans le service du navire

1° aux biens, marchandises et

The owner of a vessel shall not be personally liable, but shall be liable only to the extent of the value of the vessel, of the freight and of the accessories of the vessel appertaining to the voyage, for damage or loss caused by the Acts of the Captain, crew or any other person assisting the Captain in the service of the vessel to

1° the goods, merchandise or

tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord du navire;

2° à un autre navire, aux biens marchandises et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord d'un autre navire;

3° aux digues, quais ou autres objets fixes.

other things whatsoever on board such vessel;

2° another vessel and to the goods, merchandise and other things whatsoever on board that vessel;

3° dikes, quays and other fixed objects ».

M. JUDGE BRADFORD. (United States) — On behalf of the Maritime Law Association of the United States we have an Amendment to propose to Article 2, which I will request my colleague, Mr. Brown, to present.

M. BROWN. — Mr. President and Gentlemen of the Convention, the Delegates from the United States upon consideration of Article 2 have thought that the language of the Article, especially the first two lines, is somewhat imperfect. I am referring now of course only to the English version. I do not presume to criticise the language of the French version. We have thought also that this Article ought to define somewhat more clearly than it does what is meant by « the value of the vessel ». There is, as you all know, a difference between the laws of different Countries as to the time at which the value shall be taken. The value may be taken immediately before a disaster, or it may be taken immediately after the disaster, or it may be taken at the end of the voyage; and I gather from the Reports of the Committees that it is the sense of the Conventions that have preceded this one that the value shall be taken as at the end of the voyage; and that is the view of the American representatives here. I shall therefore, if I may, read an amendment to the first paragraph of Article 2, which is proposed by the American Delegates as a substitute for the first paragraph as it now stands :

« *The liability of the owner of the vessel shall not exceed* » *the value of the vessel at the end of the voyage exclusive of* » *the increase of value arising from any repairs made during* » *the voyage, together with the freight for the voyage and the* » *accessories of the vessel appertaining to the voyage, for* » *damage or loss caused by the act or default of the Captain,* » *crew, or any other person assisting the Captain, in the service* » *of the vessel* » — the remainder of the Article being unaltered.

In explanation of the changes which I propose, I may say that it has appeared wise and politic to the American Delegates that when and after the voyage of a vessel is once properly begun, the vessel being supposed to be perfectly seaworthy and properly fitted out, the owner's liability shall not be increased owing to the fact that he has thereafter had occasion to make repairs on the vessel during the course of the voyage. We have thought that the shipowner might properly claim to be credited with any amount expended for repairs during the voyage — the necessary effect of such rule being to encourage shipowners, after a voyage is properly begun, to have their vessels put into ports of call, and to make repairs, where any storm or casualty on the voyage has rendered such repairs desirable. We have desired also at the very outset to make it quite clear that the value of the vessel is to be taken as at the end of the voyage.

M. Louis Franck (Anvers). — L'honorable délégué des Etats-Unis a proposé de substituer au paraphe I de l'article 2,— paragraphe que nous discutons en ce moment :

« *La responsabilité entière du propriétaire de navire ne dépassera pas la valeur du navire à la fin du voyage, exclusion étant faite de toute augmentation de valeur qui serait*

provenue de réparations faites pendant le voyage, mais y compris le fret du voyage et les accessoires du navire relatifs à ce voyage... »

Et alors vient la formule : « *pour dommages ou pertes causés par un acte ou une faute du capitaine, de l'équipage ou de toute autre personne assistant le capitaine dans le service du navire,* » de sorte que si je résume d'un mot la modification, elle est d'abord dans un changement de texte et ensuite dans une modification de fond.

La question de texte, c'est que l'honorable délégué des Etats-Unis fait ressortir très clairement que c'est la valeur à la fin du voyage. Il a, pour ma part, très exactement exprimé une idée dont nous sommes toujours partis dans nos travaux antérieurs et qui est d'ailleurs à la base du système de l'abondon et de la responsabilité limitée. La valeur à la fin du voyage, c'est évidemment la valeur après l'accident.

Il y a une exception à faire pour le cas de saisie ; mais sauf ce cas, chaque voyage forme un tout, et pour ce voyage complet, la limite de la responsabilité sera la valeur du navire. En ce qui me concerne, cette formule est fort bonne.

Mais il ajoute alors ceci : c'est que les réparations que l'armateur aurait jugé utile de faire pendant le voyage, seront exclues. Qu'est-ce que cela veut dire ? Un procès, un décompte. Car on ne voit pas ce qui pourrait se produire autrement. Un navire a causé un sinistre ; au port où le voyage se termine, on va faire abondon, et l'armateur va dire : pour des réparations au navire, vous allez me rendre autant.

Pour ma part, je ne pense pas que ce soit acceptable. S'il a le bénéfice du voyage, l'armateur doit en avoir les risques aussi. S'il a fait effectuer des réparations, que ce soit par suite d'un accident ou tout simplement de l'état

dans lequel il a voulu mettre son navire, ce sera son profit ou sa perte. Sinon, vous aurez des difficultés à l'infini pour chaque affaire.

Il est bien entendu aussi que cela comprend les réparations faites même avant l'accident ; il n'y a pas de motif pour les exclure.

***

I shall repeat in English what I have just said :

Our objection is this. We think that the text suggested by Mr Brown is quite clear and better than the text of the Draft-Treaty ; but as far as the merits of the case are concerned the modification does not meet, as far as I am concerned, with my personal approval. The exemption from liability of the increment of value arising from any repairs during the voyage is opposed to the principle that each voyage should form one risk ; the voyage is just as the owner has chosen to make it, so that if during the voyage he has made repairs the benefit will be for the owner. Further I think it will be going too far to say that you should draw a distinction between such repairs as have been made before the accident and such repairs as have been made after the accident. I fear it would give rise to endless difficulties.

M. B. C. J. Loder. (Rotterdam) — L'Association hollandaise n'a pas présenté un nouveau rapport à ce sujet. Vous vous souvenez qu'en Hollande, on a toujours considéré qu'il y avait trois systèmes juxtaposés qui étaient absolument inconciliables. Maintenant tout est changé. Depuis la Commission de Paris, nous avons à notre avis un vrai système, c'est le système allemand, qui nous paraît toujours le plus logique, avec un maximum emprunté au droit anglais. A ce système, nous pouvons nous rallier

entièrement. Ce serait inutile de faire des amendements si nous sommes d'accord sur le principe, parce que si nous arrivons à une conférence diplomatique, il est suffisant que nous ayons posé le principe; on trouvera toujours moyen de modifier la forme. Il serait donc superflu de nous attarder à ces questions secondaires. Cependant, on a proposé divers amendements. M. Verneaux en a proposé, l'Angleterre aussi, l'Amérique également.

Nous, de notre côté, nous avons de même un amendement, ne visant pas quelque chose de ce qui nous semble avoir été accepté, mais dont l'unique but serait de l'exprimer d'une façon plus exacte et plus claire.

Particulièrement dans l'article 2, « dommages et pertes occasionnés par le fait du capitaine ».

Quelle en est la signification? Est-ce que ces mots ne comprennent que les actes illicites, les quasi-délits du capitaine, ou peut-on dire qu'ils embrassent aussi les *engagements* du capitaine?

Avons-nous devant nous l'article 216 du code de commerce ou non?

J'ai posé cette question dans les discussions de Paris, dont j'avais l'honneur de faire partie, et M. Autran, l'éminent président, m'a répondu alors qu'on avait voulu exprimer en effet le sens des mots de l'article 216. « Faits du capitaine » comprend tout ce que fait le capitaine, quand il agit selon les engagements qu'il a contractés. Je me suis donc soumis. Mais il me semble néanmoins que d'autres pourraient tomber dans la même erreur que moi-même, et s'il en est ainsi, il me paraît utile de reprendre l'expression dudit article qui ne doit donner lieu à aucun doute. Si on n'a pas voulu s'écarter de l'idée continentale généralement acceptée, pourquoi ne pas le dire d'une façon nette et précise?

Notre amendement tendra donc à replacer dans le texte

le mot « engagement », estimant que les engagements du capitaine sont compris dans le domaine de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire.

M. C. D. Asser. Jr. (Amsterdam) — Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux produire les divers amendements à la fois?

Je pense que le texte de l'amendement mérite d'être approuvré tel qu'il est.

Le texte de l'avant-projet commence par établir un principe général, c'est-à-dire l'irresponsabilité des propriétaires de navires, et je pense que toutes les législations d'aujourd'hui se sont inspirées de ce principe.

La proposition de M. le délégué des Etats-Unis aurait pour but d'unir les dispositions de l'article 2 avec les dispositions de l'article 5. L'avant projet, avec beaucoup de clarté, après avoir, dans l'article 2, établi la responsabilité limitée en général du propriétaire de navire, vient à donner au propriétaire de navire le choix entre deux modes de libération ; c'est-à-dire l'abandon aux créanciers ou bien la substitution de la valeur du navire ou le payement d'un forfait d'autant de Livres sterling par tonne de jauge du navire. Il me semble dans ces conditions que l'avant-projet exprime plus nettement, plus clairement que la proposition de MM. les délégués des Etats-Unis, que l'idée qui a présidé à la rédaction de l'avant-projet, est d'une portée générale.

Enfin, la proposition du rapporteur des Etats-Unis, ce n'est pas seulement une question de forme; mais elle envisage également une question de fond, une question de substance. Il met en doute en effet si le propriétaire a le droit d'abandon.

Nous arrivons à la même conséquence, parce qu'après avoir établi très nettement, très clairement l'irresponsabilité du propriétaire de navire, nous venons ensuite accepter la

proposition de M. le représentant des Etats-Unis que l'armateur a le choix ou d'abandonner ou de payer la contre-valeur.

Mr BROWN. — Mr President and Gentlemen, I think it is highly importaut that there should be no ambiguity left in the Draft-Treaty as to the moment at which the value of the vessel should be fixed. The speaker who has preceded me who spoke in French, if I understood his remarks, is of the opinion that this treaty is intended to give to the shipowner the choice of saying whether that value shall be fixed at the time of the disaster or at the time of the ending of the voyage.

M. LOUIS FRANCK. — No, no, at the end of the voyage as I understood him.

Mr BROWN. — If the value is to be taken at the end of the voyage, only, it seems to me it would lead to confusion and doubt to allow the present text to stand — a text which says that the liability shall be limited to the value of the vessel without saying when. The value of the vessel might well be construed to mean the value of the vessel when the limited liability proceedings were taken. I think that is objectionable..

Mr LESLIE SCOTT. — You are referring, I think, to the Englisch text which is not a correct translation of the French text. The English text is merely a translation (by whom made I do not know) serving as a base for discussion ; the French text is the authoritative text. The French text says that the owner is not personally liable. If you would not mind bringing up that amendment again on Article 5, I think then it will be in its right place.

Mr BROWN. — I will consider it, however my own preference is very strong in favour of my amendment, but I will not take up any further time on this point. I may be allowed to say a few words as to my proposal to credit the owner with the increment of value due to repairs. It has seemed to the American Delegates that if a disaster should happen during the pendency of the voyage, and there is a considerable portion of the voyage still left to be prosecuted ; if the owner shall not be credited with the cost of the repairs to make good the ship with regard to any injury she may have substained in the disaster, there will be a temptation for the owner of the vessel if he knows then and there that the amount of the claims against him largely exceeds the value of the vessel, to cause that vessel to be towed perhaps to her destination, or at all events to proceed to that destination without adequate repairs being made ; and it has seemed to us that it was in the interests of commerce to offer an inducement to that shipowner to cause such repairs to be made.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK)

M. Brown a fait observer que d'après lui son amendement est préférable au texte tel qu'il est formulé en anglais, et qu'il croit désirable en cas de réparations après un désastre que l'augmentation de valeur qui en résulte n'aille pas aux mains des créanciers, ce qui pourrait empêcher en cours de voyage, les armateurs de faire ces réparations. D'un autre côté, M. Scott vient de remarquer, en revoyant la traduction du texte français en anglais, qu'on s'est écarté un peu du texte français. Le texte français dit : « le propriétaire est tenu personnellement, » tandis qu'en Anglais on dit :

« The owner of the vessel is not personally liable, but shall be liable only..... »

M. Brown s'est déclaré d'accord pour retirer son amendement à l'article 5.

MR. BROWN. — A somewhat unusual system of juris-

prudence prevails in the United States owing to our dual system of Goverment; it is one of the provisions of our laws that although the Admiralty Courts, which are Federal Courts, are given cognizance over Maritime matters, nevertheless such jurisdiction of the Admiralty Courts does not exclude the jurisdiction of the Common Law Courts. Now the Common Law Courts have no right to proceed *in rem* at all; their right is confined to proceedings *in personam*. On account of that system if this Treaty shall provide that there is no right of action *in personam* but only a right *in rem* (as I understand the French version of Article 2 does provide) we shall have to say to this Conference that it will be hopeless to think of getting the adhesion of the United States to this Article; for to do so would require a fundamental alteration of our laws which will be entirely out of the question.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

L'observation que vient de faire M. Brown est celle-ci : c'est qu'au point de vue de la législation des Etats-Unis, il pense qu'il faudrait trouver le moyen de donner une meilleure rédaction à cet article, étant donné que tel que le texte est formulé dans l'article 2, il semble que la responsabilité du propriétaire de navire deviendrait une responsabilité réelle, d'où des conséquences qu'il signale, au système double de juridiction qu'ils ont aux Etats-Unis. Certaines affaires *in rem* se défèrent aux cours fédérales, tandis que les affaires *in personam* peuvent être introduites devant les cours de droit commun.

M. Langlois. (Anvers) Je trouve que la discussion qui s'engage maintenant, vient un peu mal à propos. Il est évident que si l'article 6 et les conditions prévues à l'article 6, sont admis, peu importe ce que l'on décide pour les cinq premiers articles.

J'étais parmi ceux qui sont partis en guerre, lorsque la question a été mise à l'ordre du jour, contre le système

anglais, et j'ai soutenu alors que, comme je le croyais, le système continental de l'abandon est préférable à tous les autres.

Les discussions auxquelles j'ai assisté depuis, les études que j'ai faites au sujet de la question, m'ont converti, et aujourd'hui, j'en suis arrivé à dire que le système anglais n'est pas sans mérite. Si donc l'article 6 est admis, je vous donne volontiers carte blanche pour le reste; vous pouvez admettre ce que vous voulez, puisque j'ai en tout cas la faculté de l'abandon ou un forfait de 8 £ la tonne.

Je vous demande donc s'il ne serait pas sage de modifier l'ordre du jour et de commencer immédiatement la discussion de l'article 6.

M. Autran (Marseille). — Messieurs, pour comprendre le sens et la portée de l'article 2, il est absolument nécessaire de faire quelques pas en arrière et de se rappeler que lorsque la question de la responsabilité fut discutée pour la première fois à la conférence de Londres, on se trouvait en face de trois systèmes qui semblaient inconciliables. Il y avait tout d'abord le système des lois qui établissent la responsabilité personnelle des propriétaires de navire avec faculté pour eux de se libérer, pour les faits et engagements du capitaine, par l'abandon du navire et du fret. C'est le système qui est suivi en France, et notamment, en Italie, en Espagne, en Grèce. D'autre part, il y avait le système du droit allemand et des législations scandinaves qui supprimait la responsabilité personnelle des propriétaires de navires et y substituait une responsabilité réelle, et le créancier au lieu d'agir personnellement contre l'armateur, avait seulement le droit d'agir, par une action *in rem*, contre le navire. Enfin, il y avait le système britannique qui établissait la responsabilité indéfinie du propriétaire pour les engagements du capitaine

et la responsabilité limitée à £ 8 ou à £ 15, suivant qu'un dommage était causé à des navires ou à des marchandises ou aux personnes. On se trouvait donc là en face d'une situation insoluble. Toutefois, en y mettant un peu de bonne volonté de part et d'autre on en est arrivé au système actuel qui est une transaction entre les systèmes continentaux d'une manière générale, et le système anglais. Pour ceux qui ont lu le rapport de la conférence de Londres, la chose sera très claire. Puis arrivés à Paris, nous nous sommes demandés si la différence entre le système continental de l'abondan et le système du droit réel du droit allemand et scandinave était si grande qu'elle pouvait paraître. Nous avons été convaincus que non et nous avons également été persuadés que le système allemand, limitant à la chose elle-même la responsabilité de l'armateur, était un système qui constituait un progrès sur l'ancien système de l'abandon. Et alors, faisant abstraction de toute espèce d'esprit de classe et de patriotisme national étroit, nous avons considéré qu'il fallait se raillier au système allemand qui pour nous était le système le plus juste et était de nature à prévenir de plus toutes difficultés.

Ces principes une fois posés, il a fallu concilier le système allemand avec les décisions qui avaient été prises par les conférences de Londres et de Liverpool, et c'est pourquoi, dans l'article 6 on dit précisément que le propriétaire pourra se libérer par la valeur du navire, avec faculté de recourir au forfait posé par la loi anglaise. C'est encore ce qui vous explique que du moment que nous acceptons le principe allemand de la limitation de responsabilité à une action réelle, il faut s'en tenir à la formule dont nous nous sommes servis dans le texte français. Nous avons déclaré que le propriétaire de navire ne sera pas tenu personnellement. Et le traité qui interviendrait aurait pour objet de supprimer toutes les différences qui

pourraient exister à ce sujet pour le grand bien des plaideurs dans les pays anglo-saxons ; car M. Brown vous disait tout à l'heure les affaires *in rem* se jugent par les cours fédérales et celles *in personam* par les cours de droit commun. C'est une question de procédure. Mais alors, remarquez une chose, c'est que précisément le projet de traité que nous avons rédigé a pour but de faire disparaître la différence entre les actions *in rem* et les actions *in personam* et d'y substituer en tous cas une action réellement limitée à la valeur du navire.

Du moment que nous posons en principe la responsabilité réelle, la formule dont nous nous sommes servis embrasse tous les faits du capitaine, et par ces mots « faits du capitaine », nous avons entendu tous les engagements qui peuvent résulter d'un fait quelconque du capitaine, ceux résultant des contrats ou quasi-contrats, comme des délits ou quasi-délits.

La conférence aura à se prononcer évidemment sur ces questions, mais il ne faut pas qu'il y ait équivoque sur le point en discussion.

M. GALIBOURG (St-Nazaire). — Je voudrais ajouter simplement, après « faits du capitaine » et « engagements ».

M. FRANCK (Anvers). — Non, non ; nous ne discutons pas cela en ce moment.

SIR WILLIAM PICKFORD. (Londres) — May I say that I think the objection raised by Mr Brown may very easily be met. With regard to the first part of this Article which says « Le propriétaire du navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire », &c, I think, as that wording stands, it may be interpreted in England, and also in America, as taking away the right of personal

action, and, therefore, as altering the procedure. Now as I understand there is an almost insuperable objection in the United States to doing anything of the kind. There may be some objection in England, but I do not think it would be worth considering, because practically no Collision cases of any importance are tried in that way; but it seems to me that it was not intended by this Article to alter any method of procedure in that way, but simply to alter the extent of the liability : and, as the English translation of it originally stood, it does not alter the procedure, although I think the French text does. Now it seems to me that Mr Brown's objection on that head would be entirely met by a wording which should leave the right of action *in personam,* but limit the liability in that, as well as *in rem,* to the value of the ship. I think it really is a matter of drafting which there would be no difficulty at all in meeting. I do not think there is any intention by this Article to take away any right *in personam* as a matter of procedure which exists in England, or in the United States, or anywhere else. The intention is simply to say that a man shall not put his hand into his pocket and pay out of his other goods which are not in his ship, but shall pay simply the value of the ship. I think the objection of Mr Brown, which seems to be a formidable one if the abolition of the right of action *in personam* were insisted upon, is really an objection which can be met by an alteration in the drafting which would give to the United States, to England and to other nations, exactly what they want. I say nothing about the other matter raised by Mr Brown with regard to the increment of value — for the moment.

(*Traduction orale par* M. Franck.)

Sir William Pickford a fait remarquer que l'observation faite par M. Brown est fort importante, mais qu'il faut la placer à son véritable sujet.

M. Brown explique que dans le texte tel qu'il est rédigé, s'il était voté, on trouverait, aux Etats-Unis, un système nouveau ou différent de procédure de celui qui y est suivi, en ce sens que l'on ne pourrait plus poursuivre une action selon les mêmes formes et devant les mêmes cours où on les poursuit aujourd'hui, d'où cette conséquence que demander aux États-Unis d'accepter ce traité, c'est leur demander de changer leur organisation, et même de toucher à leur organisation comme corps moral dans son ensemble.

M. Pickford pense qu'en Angleterre également il y aurait de graves objections si la portée de l'article devait être de supprimer l'action *in personam*. Mais il pense que l'on a simplement en vue de limiter l'étendue de la responsabilité et non de changer la procédure. L'objection pourrait être levée par une modification de la rédaction.

M. L. Franck (Anvers). — Quant au fond, tout le monde est d'accord que le navire formera la limite de la responsabilité, comme il est précisé dans cet article. Il s'agit donc simplement d'une question de rédaction ; il faudrait modifier le texte de façon à donner satisfaction aux observations du délégué des États-Unis.

A cet égard, j'ai une proposition à faire ; c'est que M. Brown et M. Leslie Scott s'entendent pour proposer la révision du texte dans ce sens.

M. Marghieri (président). On propose donc de nommer une commission chargée de reviser la rédaction et se mettre d'accord sur une formule que l'on soumettrait demain à la Conférence. Je propose d'adjoindre M. Sieveking à cette commission.

(*D'accord*).

M. le Dr Ant. Vio (Fiume). — A mio modesto modo di vedere credo che l'art. 2 nel modo come esso è compilato, abbia bisogno di qualche spiegazione, o meglio ancora di qualche completazione.

L'art. 2. dice che il proprietario della nave risponderà non personalmente, ma colla sua nave, col nolo e cogli

altri accessorî, per i danni o perdite cagionate dai fatti del capitano. Ora questa parola «fatti» ha lasciato aperto il dubbio se con essa s'intendano soltanto le colpe del capitano, se siano o meno comprese anche le ommissioni del capitano, ed ancora se nella parola fatti siano o meno compresi i contratti, gl'impegni contratti del capitano.

La spiegazione del signor Brown ci ha da questo lato tranquillizati. Egli ha detto : solto la parola fatti s'intendono anche i contratti, e non solo i fatti positivi, ma le ommissioni.

Sono anch' io di questo parere. Siccome ho veduto che la società Germanica è stata in dubbio su questa opinione, io credo sia nostro dovere di chiarire questo punto, onde non ci possano più essere dubbi nella interpretazione della legge.

Propongo che questo articolo venga modificato, cioè venga completato nel senso che riguardi non solo i fatti positivi, ma anche le ommissioni ed i contratti continui del capitano.

La prima questione che s'è presentata nell' ultimo congresso, è stata : Quali saranno i casi della responsabilità limitata ?

Primo di tutto si è detto : per le colpe del capitano è naturale che l'armatore non debba avere una responsabilità illimitata. E tutti hanno trovata logica tale proposizione.

Poi è venuta la questione se sia da ammettere la responsabilità limitata nel caso dei contratti continui del capitano, e si è detto : E logico che l'armatore non possa rispondere pei contratti continui del capitano, senza un suo mandato diretto ed esplicito.

Quindi si è chiesto se si debba ammettere la responsabilità limitata quando si tratta d'un contratto continuo dell'armatore, ma la cui effettuazione sia demandata al capitano.

Ora, il Congresso di Liverpool ha escluso questo terzo caso, e ha detto che non debba aver luogo responsabilità limitata ma bensì responsabilita illimitata. E la grande maggioranza dei congressisti ha accettato questa soluzione.

Per quel che riguarda l'altro caso, se si debba, cioè, far luogo alla responsabilità limitata pei contratti continui del capitano, la maggior parte era d'opinione d'ammettere la responsabilita limitata. Ed infatti, o signori, tutti gli armatori coi quali ho parlato in proposito, mi hanno raccomandato caldamente di perorare in favore di questa regola ; cioè che l'armatore non sia responsabile pei contratti continui del capitano nella sua veste di capitano.

Quindi, o signori, io credo che sarebbe assolutamente necessario di completare questo paragrafo, aggiungendo le parole : « non solo pei fatti, ma per le ommissioni e pei contratti continui del capitano ».

E poi, o signori, c' è un altro punto in questo articolo che avrebbe pur bisogno d'uno schiarimento. Quì si dice che la responsabilità limitata viene applicata per tutti i danni o perdite. Ora, oltre ai danni materiali, esistano sempre i danni indiretti, il lucro cessante. Domando allora se fra i danni o perdite, sia da comprendere anche il danno indiretto. Io credo di si. Cioè mi spiego meglio : Nel progetto d'abbandono accettato dal Congresso d' Amburgo, la nave è resa responsabile pei danni ed interessi. In base a quel progetto, la nave risponde in caso d'abbandono non soltanto per i danni diretti o materiali, ma anche pei danni indiretti. Ora se la nave risponde nei casi di abbordaggio anche pei danni indiretti, pel lucro cessante, ne consegue la necessità che la responsabilità limitata sia estesa anche ai danni indiretti, perchè, altrimenti, cosa potrebbe nascere ? Che pei danni diretti vi sarebbe la responsabilità limitata e pei danni indiretti vi sarebbe la responsabilità

illimitata. Questo, naturalmente, non è nelle intenzioni del congresso, e quindi è necessario assolutamente di chiarire tale questione, e di mettere prima in concordanza il progetto sull' abbordaggio col progetto che si sta discutendo oggi.

Se dunque alla responsabilità limitata corrisponde un danno materiale, bisognerebbe modificare in questo senso il trattato da noi accettato sull' abbordaggio e dire poi che pei danni indiretti l'armatore non risponde affatto.

(*Traduction*)

A mon humble avis, je crois que l'article 2, tel qu'il est rédigé, a besoin d'être expliqué, ou mieux encore, d'être complété.

L'article 2 dit que le propriétaire de navire ne sera pas tenu personnellement, mais seulement avec son navire, le fret et les autres accessoires, des dommages ou pertes occasionnés par les *faits* du capitaine. Or, cette expression « faits » laisse place au doute quant à savoir si on entend par là uniquement les fautes du capitaine, si l'on y comprend au moins les négligences du capitaine et encore si dans cette expression « faits » sont compris les contrats — les contrats conclus par le capitaine.

L'explication de M. Brown nous a tranquillisés de ce côté. Il a dit : par cette expression « faits » on entend également les contrats ; et non seulement les faits positifs mais également les faits de simple négligence.

Je partage cette manière de voir. Comme j'ai vu que l'Association allemande a hésité quant à cette opinion, je crois qu'il est de notre devoir d'éclaircir cette question, afin qu'il ne puisse y avoir aucun doute sur l'interprétation de la loi.

Je propose de modifier cet article en ce sens qu'il ne vise pas seulement les faits positifs, mais également les négligences et les contrats conclus par le capitaine.

La première question qui s'est posée à la réunion précédente a été celle-ci : « Quels seront les cas auxquels s'appliquera les responsabilité limitée ? »

Tout d'abord on a dit que pour les fautes du capitaine, il est naturel que l'armateur ne soit pas indéfiniment responsable. Et tous ont trouvé cela très logique.

Puis s'est posée la question s'il fallait admettre la limitation de la

responsabilité pour les contrats conclus par le capitaine, et il a été dit : « Il est logique que l'armateur ne peut répondre pour les engagements conclus par le capitaine sans avoir un mandat direct et explicite. »

Ensuite, on a demandé s'il fallait admettre la limitation de la responsabilité lorsqu'ils s'agit de contrats conclus par le propriétaire de navire, mais dont l'exécution incombe au capitaine.

Or, la conférence de Liverpool a exclu ce troisième cas et a dit que là, il ne devait pas y avoir lieu à limitation de responsabilité, mais que la responsabilité devait rester illimitée. Et la grande majorité des congressistes a adopté cette solution.

Quant à l'autre cas, — s'il fallait admettre la responsabilité limitée pour les contrats conclus par le capitaine, la majorité était d'avis qu'il y avait lieu à limitation. Et en fait, Messieurs, tous les armateurs avec lesquels j'ai parlé de cette question, m'ont recommandé vivement de parler en faveur de cette règle ; c'est-à-dire que l'armateur ne doit répondre des engagements conclus par le capitaine en vertu de ses attributions.

Par conséquent, Messieurs, je suis d'avis qu'il y a lieu de compléter ce paragraphe en ajoutant les mots : « non seulement pour les faits, » mais également pour les négligences et pour les engagemenrs con- » tractés par le capitaine. »

Puis, Messieurs, il y a dans cet article un autre point qui demande d'être éclairci. Il est dit là que la limitation de responsabilité s'appliquera pour tous les dommages ou pertes. Or, en dehors des dommages matériels, il y a toujours des dommages indirects, la perte de bénéfice. Je demande donc si parmi les dommages il faut comprendre également le préjudice indirect. Je crois que oui. Je m'explique. Dans le projet sur l'abandon accepté par la conférence de Hambourg, le navire est déclaré responsable des dommages et intérêts. Sur la base dudit projet, le navire répond en cas d'abandon, non seulement des dommages directs et matériels, mais également des dommages indirects. Or, si le navire doit répondre, dans les cas d'abordage, également des dommages indirects, perte de bénéfices, ne faut-il pas nécessairement que la limitation s'étende aussi aux dommages indirects, car sinon, des litiges pourraient naître ? Pour les dommages directs, il y aurait la responsabilité limitée et pour les dommages indirects la responsabilité serait sans limites ? Cela n'est évidemment pas ce que nous voulons et c'est pourquoi il est absolument nécessaire d'éclaircir ce point et de commencer par mettre en

corcordance le traité sur l'abordage et celui qui nous discutons actuellement.

Si à la responsabilité limitée correspond toujours un dommage matériel, il faudrait modifier en ce sens le traité que nous avons adopté sur l'abordage et dire que pour les dommages indirects l'armateur n'est pas tenu en fait.

M. MARGHIERI (président). Avant de donner la parole à d'autres orateurs, je tiens à faire observer que cette question a été tranchée à Liverpool ; on a exclu les contrats.

M. FRANCK (Anvers). Permettez-moi de vous rappeler ce qui a été décidé à Liverpool. Voici comment la question se posait. D'une part, on proposait de prendre comme base le même principe que celui qui existe dans la plupart des législations continentales, c'est-à-dire les faits et fautes du capitaine, les contrats conclus par le capitaine et même les contrats conclus par l'armateur, mais rentrant dans la capacité légale du capitaine.

D'autre part, nos amis anglais demandaient que le principe de la responsabilité limitée ne s'appliquât qu'aux collisions. Une longue discussion s'est engagée à ce sujet; après qu'elle eut duré plus d'une séance, j'ai, pour ma part, repris encore une fois la parole et j'ai insisté en disant, — d'accord avec plusieurs de mes amis anglais : « Mais le Merchant Shipping Act va plus loin que vous voulez aller ; vous dites que vous voulez vous restreindre aux dommages dus à la faute du capitaine ; mais il y a des cas de responsabilité contractuelle qui tombent aujourd'hui sous l'empire de la responsabilité limitée du droit anglais et dont l'armateur peut s'affranchir en payant £ 8, notamment la responsabilité à l'égard de la cargaison à bord du navire responsable — qui est certes une responsabilité contractuelle. Et alors, si l'on veut bien reprendre

le rapport de la conférence, on verra que je disais : « If we are agreed on that point, that means we are agreed that we are going to apply the limitation not only to collisions and damage by accident to third parties, but also to damage to the cargo carried in the ship ; then there is not much difference between your views and the views of the other parties at the meeting. As far as I know the opinions of my foreign friends, I may say that they would most probably in many countries be prepared to meet you, and be prepared to say : let us take the scope of the limit as it at present stands in the British law. Therefore perhaps, the right thing might be to adjourn the remaining part of this discussion until to-morrow ».

Là-dessus, on a nommé une commission ; cette commission s'est réunie et on s'est arrêté à un texte emprunté dans les grandes lignes au projet de M. Mc Arthur, et portant : « Au cas où une perte ou un dommage est occasionné à des biens, marchandises, ou autres objets, quels qu'ils soient, se trouvant à bord du navire, ou 2) est occasionné par faute de navigation du navire à un autre navire, aux biens, marchandises ou autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord de cet autre navire ; 3) aux digues, quais ou autres objets fixes »....

On a clairement fixé ce que l'on faisait : que l'on dérogeait au droit commun ; en d'autres termes que pour le reste, chaque nation continuerait à faire ce qu'elle voudrait, et qu'il n'y avait lieu d'intervenir internationalement que pour les cas les plus importants, et quand cela nous était expliqué de la façon la plus précise, je me suis levé, après m'être mis d'accord avec mes amis continentaux, et j'ai dit :

« On behalf of the various Continental nations here, I may say we have found our way to agree with what has fallen from Mr. Mc Arthur. We are willing to accept that

the ground of this new system of limitation of liability should be exactly the same, as far as the International Treaty is concerned, as the present British law, so that contracts would only be included in it so far as contracts are included actually in your practice and in our statute. I hope this will meet your approval. »

Le président a ensuite expliqué encore une fois cet objet. Il a ajouté que chaque nation gardait sa loi ; et cela a été voté à l'unanimité.

Le seul point sur lequel on pourrait examiner la proposition de M. Vio est celui-ci. M. Vio signalait le cas suivant : il suppose un abordage, puis une assistance ; dans la suite, le navire assisté serait rendu responsable pour l'abordage. M. Vio dit : la réclamation pour abordage et pour assistance devrait être couverte par la valeur du navire. Mais, pour ma part, je ne vois pas le moyen d'ouvrir la discussion à ce sujet. Nos amis anglais ne pourraient.....

M. C. D. ASSER Jr (Amsterdam). Si j'ai bien compris l'exposé de M. Frank, il s'agit de savoir si la conférence actuelle adoptera le système suivant lequel la limitation de la responsabilité comprendra les questions d'abordage, d'accident de mer ainsi que les contrats, ou bien si la limitation, réglée par le présent avant-projet, ne se rapportera qu'aux obligations *légales*.

M. LOUIS FRANCK (Anvers). Ce n'est pas un système général ; on ferait un traité sur ces points particuliers parce qu'ils seraient les plus importants et que les représentants anglais ne peuvent pas aller au delà.

M. C. D. ASSER Jr (Amsterdam). S'il en est ainsi, je dois dire au nom des délégués hollandais que nous ne

pouvons pas l'accepter. Nous sommes ici pour faire une règle générale. Ou bien nous devons abandonner notre œuvre ou bien nous devons faire une règle générale qui comprenne toutes les obligations, soit légales, soit contractuelles. C'est pourquoi notre délégation néerlandaise a pris la liberté de présenter un amendement à l'article 2, que j'ai eu l'honneur de soumettre à Monsieur le président — amendement qui se prononce d'une façon nette et précise sur cette matière. L'amendement est ainsi conçu :

L'article 2 sera rédigé comme suit :

« *Le propriétaire de navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire, le fret et les accessoires du navire afférents au voyage, des obligations, soit conventionnelles, soit légales autres que celles touchant aux dommages causés à des personnes, contractées sans autorisation spéciale du propriétaire, par le capitaine, l'équipage ou toute autre personne assistant le capitaine dans le service du navire dont le propriétaire répond.* »

Voilà le principe général : la limitation de la responsabilité soit conventionnelle, soit légale. Nous avons déposé cet amendement parce que nous pensons que dans le texte actuel de l'article 2, il y a une lacune.

Il était dit, dans le texte présenté à la conférence d'Amsterdam « et aux engagements contractés en vertu des attributions légales du capitaine ». On a modifié ce passage à Liverpool et dans la Commission de Paris et on a dit que cette modification ne constituait qu'une pure question de forme. Je me permets d'être d'une opinion contraire. On peut soutenir que l'expression : « faits du capitaine et de l'équipage » comprend seulement les fautes, et ne s'étend pas aux autres actes quelconques pouvant entraîner une responsabilité pour le capitaine. S'il en est ainsi et dans l'hypothèse que l'on suivrait le droit anglais sur ce point, on aurait exclu, sans le vouloir peut-être, les res-

ponsabilités résultant du contrat de transport. Quand il s'agit de la responsabilité *ex recepto*, le chargeur n'a pas à prouver une faute à charge du transporteur. Il faut étendre la disposition pour y compendre également cette responsabilité. La responsabilité *ex recepto* résulte du contrat lui-même, et non d'un fait du capitaine. Or, le texte qu'on propose maintenant dit « les dommages occasionnés par le fait du capitaine ». C'est donc le chargeur qui devrait prouver. C'est pour ce motif que notre Comité néerlandais a proposé l'amendement que j'ai eu l'honneur de vous lire.

M. le Dr ALFRED SIEVEKING (Hambourg). I want to say a few words on the question raised by the American delegate, which Sir William Pickford suggested could be put in accord with the view of the Conference. Mr Autran said there were three systems ; one the German system of limiting the liability of the owner ; secondly, the French system. and, thirdly, the British system : but the German system and the French system were about the same. Now as to this particular point which has been just now alluded to, there is in fact a great difference between the two Continental systems. If you say that the owner is personally liable, but that he is allowed to give up his ship and to say « I am going to pay you with my ship », then you can always bring an action against the owner, whether he is in possession of the ship or not. But if you adopt the German system, and as I understand also the Scandinavian system, of the liability *in rem*, then you cannot bring your action, in cases where the owner's liability is limited, against the owner, when once he has given up possession of the ship. You can only bring an action against the person who is in possession of the ship. That you see is a great difference. I do not think there will be much per-

sonal disagreement about this point, but I only wanted to point out to you this great difference between the two systems, and that is not a point of such slight importance as that it would be done away with in a few minutes.

The resolution of the Paris Commission has been submitted I think in nearly every country to the opinion of the various interests, bodies and corporations; and in our country several Chambers of Commerce have given their opinion upon the resolutions we have arrived at in Paris. As I understand the meaning of choosing such a Commission, it was to have the basis of the draft-treaty first examined by the various countries, and then to see how far those countries agreed; and then again to come together and discuss perhaps a new treaty made up by the same Commission, having regard to the various opinions proffered by the various countries. If I speak now it is on behalf of the German Association; and perhaps you know that one of the most important Chambers of Commerce in Germany is the Chamber of Commerce of Hamburgh. They have written a very elaborate and clear opinion upon the Resolutions we arrived at in Paris, and there are some very strong objections against those Resolutions if they are taken in the sense merely as repeating the British law. I am not going to enter into details. I think if we arrive here at setting down the first general outlines, we have already done a good work, and for the purpose of settling the details it is much preferable to refer the matter to a Commission. But I should like to propose to you the following outlines, and I do hope that in course of time we shall agree upon this. Shipowners' liabilities must be limited — that is a point we are all agreed upon — because shipowners cannot carry on business without a limitation. But by limiting shipowners'

liabilities you curtail the right of creditors. The creditors cannot help it — they have a debtor whose liability is limited; therefore you must somehow compensate the creditor for the loss that you inflict upon him, with which he has nothing to do, and which is inflicted upon him for the benefit of the shipowner. Well the only way of compensating the creditor is to give him preference over other creditors, and the only means of doing that is to grant him a lien. Therefore our first point is that in every case where the shipowner's liability is limited (I will talk later about cases in which shipowners' liabilities should be limited) the creditor should have a lien; and, secondly no other lien should exist but in those cases where the shipowners liability is limited. The necessary consequence of this second point is that the Legislatures of the various countries should not be allowed to create, or to permit to exist, any other lien except those we agree upon, which should have priority of rank over the lien that we admit, And in order to put maritime credit on a healthy basis, which was the only intention of the Paris Commission in doing away with a great number of maritime liens, no country should be permitted to create, or allow to subsist, any other lien at all. Therefore our two points upon which we insist are: First, that where there is a limitation o llability, there must be a lien; and, Secondly, no other lien should subsist but in those cases that we admit here. I think in course of time we shall all agree upon this.

The third point is, How do you limit Shipowners liabilities? Well that has been settled by the words « Ship and freight » or as you say « £ 8 a ton ». I should like to propose a slight modification of the latter point. Even if the owner chooses to pay £ 8 a ton, also in that case the creditor should have a lien. That is only the necessary consequence of our two first proposals. Now in which

cases shall the owner's liabilities be limited ? Well I think if there is any reason which can be adduced for limiting shipowners liabilities apart from the general fact that he cannot carry on his business without limitation, the reason is that he cannot control the acts of the Master and crew. and that he is under the necessity of entrusting to the Master and crew certain acts which have to be performed during the voyage. This leads naturally to allowing a limitation of the shipowner's liability in cases where the Captain and the crew actually do damage to the things on board. That is I think the meaning now given to the words « les faits du Capitaine ». You must take the words in their widest sense, just as I think M. Asser said, and I understand Dr. Vio too. Therefore the owners liability must be limited also in cases where the Master enters into transactions within the scope of his employment. Not only that, but also his liability must be limited in all cases where the owner himself has entered upon transactions, but where it is the duty of the Master to carry out those transactions and those contracts in so far as damage has arisen out of the acts of the Master. Of course the third case which constitutes really « un fait du Capitaine » is the case of general average; for instance where he throws goods overboard, or sacrifices any other interest of the ship or cargo. Therefore we propose, first of all, that there should be no case of limited liability without a lien ; secondly no lien except those we admit here ; and, thirdly, you must extend the case of limited liability also to the transactions entered into by the Master, or the transactions entered into by the owner, but which have to be executed by the Master, where damage has arisen through the acts of the Master ; and to cases of general average and salvage.

Gentlemen, I only submit these general remarks to the

Conférence. I think upon points of detail we shall easily agree, and that is a matter which must be left for discussion on a future day.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

D'après la conception de l'Association Allemande de droit maritime, il y a un lien intime entre le système de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et le système des hypothèques et privilèges maritimes. Si vous dites à certains créanciers ; vous n'allez avoir d'autre gage qu'un navire déterminé, alors vous devez, en toute équité, donner à ce créancier un privilège sur le navire, pour que d'autres créanciers ne viennent pas partager avec lui le gage. Notre principe est donc : que tous les créanciers à qui la limitation de la responsabilité est applicable, ont droit à un privilège; mais il faut, pour que l'effet utile du traité se produise, que dans tous les Etats, il n'y ait point d'autres créances, privilégiées que les privilèges internationaux tels qu'ils ont été établis. Quant a limitation de responsabilité elle doit s'entendre pour les actes, les engagements du Capitaine, dans le sens le plus large, et s'appliquer aussi au cas de sauvetage.

Je crois que c'est là la substance de ce qui a été dit.

M. F. C. Autran (Marseille).

Je crains que la discussion ne s'engare un peu, et il serait peut-être bon de la ramener au texte de l'article que nous discutons.

Pour arriver à unifier les législations, nous avons, à la Commission de Paris, rédigé un texte qui consacre vos résolutions précédentes et qui établit cette option entre la limitation réelle de la responsabilité, telle qu'elle est actuellement en vigueur, — *at is stands*, comme dit le texte anglais, — et d'autre part le droit forfaitaire, comme il existe dans la loi anglaise, de £ 8 la tonne.

Il semblerait que ce projet dût avoir pour but et pour conséquence d'arriver à unifier la responsabilité des navires dans tous les cas où cette responsabilité peut être

engagée. Or, la responsabilité du propriétaire de navire peut être engagée par le délit, par le quasi-délit du capitaine, d'une part ; par les contrats et engagements de l'autre, et il me paraît absolument impossible, — et j'appelle la plus sérieuse attention de nos amis anglais sur ce point, — de vouloir faire un projet qui ne prendra qu'une tranche de cette responsabilité et d'en laisser une autre tranche à des lois ordinaires, pour qu'elle continue à être régie par les lois nationales. Comme le disait très bien notre collègue M. Sieveking, vous ne pouvez pas créer des créanciers de diverses catégories. Au lieu de faire disparaître les divergences, vous arriverez à les accentuer.

C'est là l'ordre d'idées sur lequel je me permets d'appeler votre sérieuse attention, et je m'adresse spécialement à nos amis anglais. La législation anglaise se sépare sur beaucoup de points des principes qui sont admis sur le continent d'une façon en quelque sorte générale et elle y est remplacée en beaucoup de matières par la jurisprudence, que les cours anglaises peuvent changer lorsqu'elles le jugent utile. Mais lorsque nous avons à faire un projet de loi internationale, c'est-à-dire à formuler des principes qui vont être la règle absolue et uniforme de toute l'humanité civilisée, il me semble que nous devons nous préoccuper de partir d'un principe directeur, à la lumière duquel nous pouvons résoudre d'une façon entière les questions de responsabilité, car sinon, il est bien certain que nous ne serons pas suivis par les Gouvernements et par conséquent, l'œuvre que nous aurons faite ainsi sera en vain.

(*Traduction orale par* M. Franck)

Monsieur Autran has just said you cannot have two systems, because, as he points out, following M. Sieveking, the man to whom you will say « You are to be paid out of the ship, or out of the £ 8 a ton » must get a privilege on the ship and on the £ 8 a ton. On the

other hand, if in national law there is a wider range of liens in regard to which the system of limited liability applies ; when it comes to sharing out of the produce of the vessel, or of the £ 8. under the international law, as you are going to give the privilege in both those cases, as far as limitation is concerned, they will come in *pari passu* and rank equally as between themselves, and you will have an intricate system which it will not be possible to adopt. Therefore, M. Autran thinks that the amendment of the Dutch Committee should be accepted, the amendment being that the limitation of liability should extend to damage done by the default of the Captain, and in the same way on contracts entered into by him. M. Autran added that in his opinion the Continental Governments would strongly object to two systems, one according to International treaty, and another according to National law.

M. Capelle (Bruxelles).

Il s'est produit tout à l'heure une proposition qui m'a puru rencontrer un accueil favorable auprès de la conférence. C'était de renvoyer à l'examen d'une commission les questions sur lesquelles l'accord ne serait pas réalisé,

Nous voyons réunis ici des jurisconsultes éminents et des hommes d'affaires versés dans les matières maritimes, qui sont on ne peut mieux qualifiés pour trouver les solutions transactionnelles opportunes. En les priant de se concerter à cet effet dans des réunions préparatoires, nous faciliterions la tâche de la Conférence et nous assurerions le succès de l'œuvre poursuivie.

Vous n'ignorez pas, messieurs, que certains Gouvernements désirent ne donner la consécration diplomatique aux deux arrangements précédemment élaborés concernant l'abordage et l'assistance maritime que lorsqu'on aura pu arrêter les bases d'une entente sur les questions inscrites au programme de la présente Conférence. Il importe donc que nous poussions aussi avant que possible nos travaux. L'institution d'une commission permettrait l'élaboration de formules précises sur lesquelles porteraient ensuite les

discussions publiques ; en procédant ainsi, l'on pourrait espérer être en mesure de soumettre à la prochaine conférence diplomatique des textes complets qui seraient approuvés en même temps que les autres arrangements.

(Verbal translation by M. Leslie Scott.*)*

M. Capelle makes the observation upon the discussion that has just taken place, that it is important to bear in mind that these treaties are eventually coming before the Diplomatic Conference and that it is of extreme importance that we should realise here, from those who are able to inform us from their knowledge of the views that their Governments are likely to take, whether or not any given suggestion is likely to meet with the approval of the Governments of the respective countries when the Code comes before the International Diplomatic Conférence. He further pointed out that the time is coming when the Diplomatic Conference, which has already sat, will sit again to consider the previous Codes on Collision and Salvage, and that the probable course taken will be to bring before that Conference the Code which we now have under consideration. He therefore suggests that it is of great importance we should, as far as possible, agree together upon the wording of this present draft-Code, so that it will not give rise to unexpected objections at the Diplomatic Conference, in order that the matter may go through the Diplomatic Conference more easily, and be accepted without any further serious alteration. For that purpose he suggests that those lawyers from the different countries who are here present to-day should deal with this question, getting rid as far as possible, of the difficulties which have been mentioned, but always having in view the knowledge they have of what their Governments are likely to accept.

M. Mirelli (Naples). — Permettez-moi de prendre la parole sur cette question. Vous vous rappelez, Messieurs, qu'à Amsterdam et à Liverpool, vous vous êtes prononcés sur un avant-projet sur la limitation de la responsabilité. Il semblait alors qu'une décision unanime eut été prise, et que tout le monde fut d'accord sur sa portée ; mais à présent, nous nous trouvons devant le rapport fait, après la

réunion de Paris, par MM. Sieveking et Hennebicq qui disent :

« La modification apportée à l'article 2 n'est que de pure forme, puisque le système allemand de la limitation de la responsabilité du propriétaire est adopté comme base de tout l'avant-projet, et que les articles 5 et 6 accordent au propriétaire la faculté de se libérer de cette responsabilité par le payement de la contre valeur en argent. Les mots « faits du capitaine et de l'équipage » ne comprennent pas seulement les fautes nautiques, mais également tous actes quelconques pouvant entraîner une responsabilité pour le propriétaire ».

Si donc l'article 2 comprend même les engagements du Capitaine je crois que nous serons tous prêts à nous rallier à l'article 2, mais si cet article ne les comprend pas, comment ferons-nous pour remanier les législations continentales : C'est pourquoi je soumets à Monsieur le Président, qui a présidé la commission qui a rédigé ce rapport, la demande de bien vouloir renseigner la conférence sur ce point, afin que pour l'avenir, les membres de la conférence sachent avec certitude si l'article tel qu'il est conçu, comprend tous les engagements du capitaine, ou bien s'il ne comprend uniquement que les « faits du capitaine ».

Il me semble qu'il est avant tout nécessaire de s'éclaircir sur ce point.

M. L. Benyovits. — Je tiens également à présenter quelques observations sur la question des « faits du Capitaine », et je trouve aussi que comme expression, ce terme est trop large : il vaudrait mieux préciser. Mais si, pour préciser, il faut énumérer les « faits du capitaine », je crains bien que cela ne rende pas la chose plus claire, mais cause au contraire une plus grande confusion. Il y a des actions du capitaine qui sont en rapport strict avec la navigation

technique et avec l'expédition. Par exemple, un capitaine engage l'équipage, ou bien engage des marchandises, ou les vend pour les besoins du navire. Si les actions en question du capitaine rentrent dans la sphère prescrite par la loi, le propriétaire est responsable pour ces actes, mais sa responsabilité est limitée. Cependant, le capitaine est le représentant du propriétaire de navire ; ce propriétaire peut accorder un plus grand pouvoir à ce capitaine, et si le capitaine pose un acte qui entre dans cette sphère accordée par le propriétaire, ce dernier sera responsable sans limites.

Puis, si les actes du capitaine excèdent la sphère prescrite par la loi, on pourrait ajouter que le propriétaire absolument n'est pas responsable.

Je pense qu'on pourrait mieux préciser la chose ainsi.

M. Artelli. — Ho preso la parola, perchè mi ha fatto realmente impressione questa responsabilità assoluta che si fa all' armatore pei danni e le perdite del capitano.

Oggidi, o signori, in caso di abbordaggio, il naviglio investito risponde del danno a tutto el carico. Ma finora nessun caricatore aveva domandato all' armatore, in tal caso, la rifusione del danno recato al proprio carico. Perchè ? Perchè tutti gli armatori, che avevano previsto questo caso, avevano messo nelle loro polizze di carico che non erano mai responsabili del danno di navigazione del capitano ; e cosi erano sollevati da ogni rischio.

Pure, un somme giurista di Genova ha detto che se anche la polizza ha sollevato il capitano, la legge è molto chiara. Io, in uno di questi casi, ho vinto in Italia in prima istanza, ho vinto in appello, ed ho vinto ancora in Cassazione. La cassazione ha deciso che un armatore non puô essere responsabile degli errori marittimi del capitano.

Anch' io sono d'accordo col signor Autran, che non

bisogna domandare molto per non correre il rischio di non ottenere nulla ; ma vorrei che l'armatore fosse responsabile di tutto fuorchè degli errori marittimi. Tutti i governi dovrebbero riconoscere in questo senso la responsabilità dell' amatore.

Questo io raccomando al bureau della Conferenza.

M. Louis Franck (Anvers).

Si j'ai demandé la parole, c'est pour signaler à l'assemblée que les divergences qui semblent nous séparer ne sont pas aussi considérables qu'elles en ont l'air. Quand l'honorable M. Sieveking disait : Il faut qu'on donne un privilège à tous les créanciers à qui on opposerait la responsabilité limitée, j'ai signalé à l'assemblée que d'après le traité sur les Hypothèques et Privilèges maritimes, nous ne donnons plus de privilège qu'aux créances suivantes :

Frais de justice, gages du capitaine et de l'équipage, les indemnités dues pour sauvetags et enfin, indemnités dues à raison de fautes nautiques du navire.

Par conséquent, si le deuxième avant-projet de traité passe dans cette forme, l'objection de M. Sieveking serait rencontrée. Qu'est-ce qui nous sépare, pratiquement, au point de vue de cette responsabilité : la question des contrats. Or, le contrat essentiel, celui dont nous devons surtout tenir compte, c'est le contrat de transport, et.....

M. Autran (Marseille). — Et les prêts à la grosse.

M. Louis Franck (Anvers).

Nous ne lui donnons plus de privilège. Le prêt à la grosse est devenu un instrument suranné. Les banques à Liverpool et à Paris même, signalent à quel point ce prêt est devenu d'un usage de plus en plus restreint, et à ce point de vue, la Commission de Paris, dont M. Autran

lui-même faisait partie, a été d'accord pour ne plus accorder de privilége à cette créance.

A côté de cela, il y a un groupe de créanciers à raison de contrats et des conséquences de l'assistance et naissant de fortunes de mer. Je crois désirable que sous ce rapport, nos amis anglais reconnaissent qu'une formule qui comprendrait l'indemnité d'assistance dans les limites de la responsabilité restreinte, est une formule acceptable.

Un abordage a eu lieu, puis une assistance. Le navire assisté est responsable à l'égard du navire coulé et toute sa valeur se trouve absorbée par les dommages qu'il a occasionnés ; comment va-t-on régler le sort de l'indemnité d'assistance ?

Est-ce qu'on admettra que l'indemnité d'assistance sera due par l'armateur personnellement, ou bien est-ce qu'on admettra que pour cette indemnité il bénéficie de la responsabilité limitée ? D'après la formule adoptée à Liverpool, on pourrait soutenir que la responsabilité limitée n'est pas appliquable aux indemnités d'assistance. Mais alors, dans les circonstances que je rappelais il y a un instant, le propriétaire de ce navire pourra devoir plus que la valeur de son navire et sera dans une situation pire que si les sauveteurs avaient laissé le bâtiment se perdre !

Ce n'est pas logique. Le sauvetage se fait pour celui qui a intérêt à la conservation du navire. Or dans notre cas, c'est le créancier qui à défaut du navire perd son recours.

Je prie nos amis anglais de considérer s'ils ne pourraient faire un pas de plus, et accepter que la limitation de responsabilité s'applique également au recours du chef d'assistance et de contributions en avarie commune.

M. MARGHIERI (Président).

Je prie M. le Secrétaire de donner lecture du télégramme envoyé à M. Beernaert, aujourd'hui :

S. E. MINISTRE BEERNAERT,

Bruxelles.

« Conférence Unification Droit Maritime inaugurée
» aujourd'hui. Votre absence regrettée par tous. Votre
» nom a été applaudi comme noble initiateur important
» mouvement. Conférence me donne mandat vous expri-
» mer ses sentiments vive admiration et sympathie.

MARGHIERI
président Conférence. »

La séance est levée. — The sitting is adjourned.

SÉANCE DU JEUDI, 26 SEPTEMBRE
SITTING OF THURSDAY, SEPTEMBER 26th

M. MARGHIERI (*président*).

Messieurs, j'ai l'honneur de vous donner connaissance du télégramme reçu de Sa Majesté le Roi d'Italie :

RACCONIGI, Reggia. 25/9 19/40

Dr. Pr. A. MARGHIERI

Sua Maestà il Re ha con viva soddisfazione appreso dal cortese telegramma della S. V. l'avvenuta inaugurazione dell' 8° congresso internazionale di diritto marittimo che ha in cotesta città così degna sede. — Il nostro Sovrano lieto del devoto pensiero a lui rivolto dall'Assemblea cui ella presiede nell' iniziarsi di lavori che seguirà col più vivo interesse e coi più fervidi voti di felice successo mi ha incaricato di porgere a V. S. vive grazie e pregarla di rendersene interprete verso gli eminenti giuristi costà convenuti e specialmente verso quelli esteri per la simpatia dimostrata alla Casa di Savoia ed all'Italia che si onora della loro presenza e dei loro studi.

Il ministro E. PONZIO VAGLIA.

(*Traduction*)

A Monsieur le Dr. Prof. A. MARGHIERI,

Sa Majesté le Roi a appris avec une vive satisfaction, par votre courtoise dépêche, l'ouverture du 8e congrès international de droit maritime, réuni dans cette ville si digne d'en être le siège. Notre Souverain, est heureux du témoignage gracieux que l'assemblée que vous présidez lui adresse au début de ses travaux. Elle suivra ceux-ci

avec le plus vif intérêt, fait des vœux pour leur succès et m'a chargé de vous présenter ses vifs remerçiments en vous priant d'être son interprète auprès des éminents juristes réunis à Venise et spécialement auprès des délégués étrangers, et de leur dire combien Elle est sensible à la sympathie exprimée à la maison de Savoie et à l'Italie qui s'honore de leur présence et de leurs travaux.

Le Ministre E. Ponzio Vaglia.

Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

Limitation of Shipowners' Liability

Continuation de la discussion
Discussion continued

M. Louis Franck, (Anvers). — Messieurs, au nom de mon ami Autran et au mien, j'ai l'honneur de faire au sujet de la question des contrats en matière de responsabilité limitée, la proposition suivante :

Des négociations, des discussions ont eu lieu entre différents groupes, et il nous paraît que pour prendre une décision raisonnée sur cette question, qui est très difficile, il serait utile que nous ayons au préalable devant les yeux l'ensemble des résolutions que nous nous proposons de prendre, — spécialement, il paraît bien qu'il y ait un rapport intime entre le traité sur la responsabilité des propriétaires de navires et le traité sur priviléges maritimes.

Notre proposition serait donc que la conférence ne continue pas en ce moment l'examen d'ensemble de cette question. Nous réserverions ce point jusqu'au moment où nous aurons terminé la discussion sur le reste du traité

sur la responsabilité et du traité sur les hypothèques et priviléges.

Les opinions ont été exprimées dans les divers sens. S'il y a encore des amendements, ces amendements pourraient être lus, et quand nous saurons quel sera, au point de vue des créances privilégiées, le régime du navire, — comme il y a certainement un rapport entre cet ordre d'idées et l'ordre d'idées de la limitation de la responsabilité, — nous reprendrons cette dernière question et nous nous prononcerons sur le point de savoir si nous nous en tenons à la formule adoptée à Liverpool ou s'il faut l'étendre et y comprendre les obligations du capitaine contractées en cours de voyage, sans mandat spécial de l'armateur. Je suis amené à vous exposer cet avis, afin d'éviter des discussions inutiles; je me permets d'ajouter que cette proposition a été suggérée par l'honorable M. Autran.

Ma proposition est donc de susprendre la discussion de l'article 2 et de reprendre le reste du traité sur la responsabilité.

* * *

In the name of my friend M. Autran and in my own name, we propose as regards contracts to reserve the point until we have finished the discussion of the treaty as to responsibility and the treaty as to privileges. Opinions have been expressed on one side and the other, and if there are yet some amendments they could be brought forward when we know what are the privileges of the creditors.

Mr Leslie Scott. — I do not know whether all the English gentlemen present have appreciated the proposition. As regards the point of contract raised, it is simply to postpone the further consideration of Article 2, which is inextricably bound up with the question of liens, until

we have dealt with the lien Code, and then deal with those two together. Article 2 of the Limitation Code and the Lien Code will be considered together. Meantime we are going on to finish the Limitation Code.

M. MARGHIERI (*président*). — S'il n'y a pas d'objections à la proposition de M. Franck il reste entendu que nous renvoyons l'examen d'ensemble de l'article 2 jusqu'après l'examen de l'avant-projet sur les Hypothèques et Privilèges.

(*Adopté nem. contra. — Carried nem. contra*).

Nous passons donc au paragraphe 2.

M. LOUIS FRANCK. — The text that we are going to discuss now is that marked primo under Article 2 « aux biens, marchandises, et tous autres objets quels qu'ils soient, se trouvant à bord du navire ». In English « the goods, merchandise or other things whatsoever on board such vessel ».

Le texte de l'article en discussion, est le paragraphe qui porte le n° 1 à l'art. 2.

M. MARGHIERI (Naples).

Y a-t-il des observations sur cet article ?

M. COGLIOLO. — Io non volevo venire alla tribuna perchè non avevo da fare altro che una semplice osservazione. Ed è che sarebbe bene rinviare non solamente la prima parte dell' art. 2, ma tutto l'art. 2 al punto in cui parliamo dei privilegi, perchè vi è una stretta relazione fra le due parti dell'articolo secondo. Questo era ciò che io volevo proporre.

Ma se per caso el congresso credesse di dover trattare ora dell' art. 2, a me interesserebbe di richiamare l'attenzione del congresso sopra la responsabilità del proprietario

d'una nave in rapporto alle persone. Io so bene che questo punto è stato lasciato pensatamente fuori dal comitato internazionale; io so bene che per trovare la famosa lex-maris di cui si parlava ieri, si è creduto bene di non toccare quello che riguarda le persone.

Ma noi non dimentichiamo, o egregi colleghi, che tutto quello che riguarda la responsabilità in rapporto alle persone, costituisce la parte principale (economicamente e numericamente parlando in rapporto ai fatti) della responsabilità totale dei capitani che si dànno al mare, e dei rapporti fra l'assicurazione ed il commercio di mare, perchè di fronte ad una illimitazione di responsabilità in rapporto alle persone, il calcolo assicurativo rende impacciata l'industria assicurativa in rapporto al mare.

Ora io non ho il coraggio di domandare all' assemblea che voglia mettere nell' art. 2 una norma che dica : « la responsabilità limitata riguarda anche i fatti ed i contratti in rapporto alle persone »; non ho tale coraggio, perchè degli atti preparatori ho appreso che sopra questo punto non è ancora matura la intesa internazionale, ed è necessario andare passo a passo. Ma io credo che sia bene che sotto un' altra forma si possa affermare il principio che io ho indicato; prima di tutto sotto forma di una esplicita dichiarazione nei nostri verbali, ed in modo che il signor presidente autorizzi i segretarî a prenderne nota formalmente; che cioè argomento della prossima conferenza internazionale sarà appunto la formulazione di un progetto per la responsabilità in rapporto alle persone; poi vorrei che il principio fondamentale a cui il futuro progetto deve ispirarsi, sia quello di cercare per quanto è possibile la limitazione della responsabilità anche in rapporto alle persone.

In altri termini io desidererei che la dichiarazione da farsi non solamente riguardasse il proposito di occuparcene,

ma l'idea di ricondurre la personalità giuridica del naviglio, limitata oggi in rapporto ai beni, anche in rapporto alla responsabilità per le persone.

E finalmente io credo che sarebbe necessario che fosse nominata a questo proposito, possibilmente durante queste sedute, una commissione la quale nulla proponesse poi di decidere, ma preordinasse questi concetti.

E, ad ogni modo, per quanto *l'avant-projet* non abbia voluto a nessuna persona accennare, credo che a nessuno sarà discaro, che a tutto il mondo potrà interessare che questi scienziati qui riuniti, che questa raccolta di pensieri ed interessi possa e voglia elevare i suoi studi anche in rapporto a quello che costituisce il punto principale della nostra navigazione.

Quando voi pensate, o signori, al crescere continuo delle speculazioni emigrative, quando voi pensate al valore indubbiamente maggiore dei danni recati alle persone in rapporto ai danni recati alle merci, e quando voi siete mossi, come lo siete, da quel grande principio — come diceva il grande nostro Genovese — di non spaventare i capitali del mare e di fare in modo che i capitali non sieno alterriti dalle onde terribili, ma che vadano fidenti al mare libero, voi mi potrete perdonare che malgrado sappia io essere questo non argomento precipuo della discussione, abbia oggi avanzato un' idea che è da tutti divisa, e della quale spero rimarrà una traccia nel verbale.

In questo modo noi faremo davocro qualche cosa di utile dal punto di vista internazionale, perchè è già molto la limitazione in rapporto ai beni, ma ciò che più importa (è bene che sia detto con franchezza) è la limitazione in rapporto alle persone.

Traduction)

Je n'avais pas l'intention de venir à la tribune parce que je n'avais à faire qu'une simple observation. C'est qu'il serait bon de revoir, non

seulement la première partie de l'article 2, mais l'article 2 tout entier, au moment où nous traiterons des privilèges, parce qu'il y a une relation étroite entre les deux parties de l'article II. Voilà ce que je désirais vous soumettre.

Mais si par hasard la conférence pensait devoir traiter en ce moment de l'article 2, je désirerais vivement attirer l'attention de l'assemblée sur la question de la responsabilité du propriétaire de navire en ce qui concerne les personnes

Je sais bien que ce point a été laissé de côté, et cela à dessein, par le Comité Maritime International ; je sais bien que pour trouver le fameux *lex-maris* dont on parlait hier, on a cru bon de ne pas toucher à ce qui se réfère aux personnes.

Mais n'oublions pas, chers collègues, que tout ce qui est relatif à la responsabilité par rapport aux personnes constitue la partie principale (économiquement parlant et quantitativement, par rapport aux faits) de la responsabilité totale des capitaines qui naviguent en mer, et des rapports entre l'assurance et le commerce maritime, parce qu'en présence d'une responsabilité illimitée à l'égard des personnes, le calcul du prix de l'assurance rend fort difficile l'industrie de l'assurance maritime.

En ce moment, je n'ai pas le courage de vous demander d'ajouter à l'article 2 une disposition, disant : que la limitation de la responsabilité s'appliquera également aux faits et aux contrats par rapport aux personnes, parce que j'ai appris par les rapports préliminaires que sur ce point les idées en général ne sont pas encore mûres, et qu'il est nécessaire de marcher par étapes. Mais je crois qu'il est bon que sous une autre forme, on puisse affirmer le principe que j'ai indiqué en premier lieu, sous la forme d'une déclaration explicite dans nos procès-verbaux, et de telle manière que M. le président autorise les surêtaires à en prendre formellement note.

C'est que l'on mette à l'ordre du jour de la prochaine conférence la rédaction d'un avant-projet sur la limitation de la responsabilité par rapport aux personnes ; ensuite que le principe fondamental dont le futur projet doit s'inspirer est qu'il faut réduire autant que possible la responsabilité du propriétaire de navire par rapport aux personnes. En d'autres termes que le vœu ne soit pas seulement exprimé de s'occuper de la matière, mais que l'on exprime l'idée que la personnalité juridique du navire, limitée ici quant aux marchandises, le soit de même quand il s'agit de la responsabilité envers les personnes.

Enfin, je crois qu'il serait nécessaire de désigner, à la suite de cette

proposition, et si possible encore dans cette session, une commission non pas pour se prononcer sur la question, mais pour en faire l'étude préparatoire.

De toute manière, puisqu'on n'a pas voulu que l'avant-projet s'occupât des personnes, je crois qu'il ne déplaira à personne, mais que tout le monde entendra avec intérêt que les hommes compétants réunis ici veulent également étudier cette question qui constitue pour notre navigation le point essentiel.

Si vous prenez en considération l'augmentation constante du transport des émigrants, si vous réfléchissez à la proportion bien plus forte des dommages causés aux personnes, en comparaison de ceux causés aux marchandises ; partant de ce grand principe — comme le disait notre grand Génois — qu'il ne faut pas épouvanter les capitaux de la mer mais faire en sorte que les capitaux ne soient pas effrayés par l'onde terrible, et qu'ils viennent confiants, à la mer libre — vous me pardonnerez d'avoir mis en avant (bien que je sache que cette question n'est pas le point principal en discussion) une idée qui mérite à tous égards votre attention, et dont j'espère qu'il restera trace au procès-verbal.

De cette façon, nous aurons fait quelque chose d'utile au point de vue international ; sans doute, il est fort bien d'avoir limité la responsabilité pour les dommages aux biens ; mais ce qui est bien plus important encore (et il est bon de le dire ouvertement) c'est la limitation à l'égard des personnes.

M. MARGHIERI (*président*). — Messieurs, Avant que le débat ne se prolonge sur ce point, je crois devoir appeler l'attention de la Conférence sur des points d'ordre général.

Nos conférences d'Amsterdam et de Londres se sont occupées de cette question. Nous aurions bien voulu étendre le principe de la limitation de la responsabilité aux personnes, mais nous avons dû renoncer, pour le moment tout au moins, à ce point, car nos efforts ne doivent pas viser uniquement ce qui nous semble absolument juste ; il nous faut également tenir compte de ce qui paraît généralement acceptable de la part de tous les Etats dont les délégués font partie de la conférence, et alors, puisqu'il y avait des associations nationales qui n'auraient

jamais pu accepter de résoudre d'une manière positive et absolue ce point là, nous avons dû, pour le moment tout au moins, je le répète, le mettre de côté.

Mais il y a encore une autre observation à faire, et je prierai M. Cogliolo et ses collègues de bien vouloir accepter la proposition que je me permets de faire au nom du Bureau, à savoir : que nous devrions pour le moment nous limiter à consigner un vœu dans nos procès-verbaux. Le procès-verbal de nos séances pourrait très bien relater le vœu émis par ces Messieurs ; mais permettez moi de vous rappeler — et c'est là la seconde observation que j'ai à faire — que les statuts du Comité Maritime International et des associations nationales affiliées ne permettent pas qu'une proposition quelconque soit soumise à un vote ou à une discussion, afin qu'elle forme l'objet des travaux et des études de la prochaine conférence. Nos statuts exigent absolument que le Bureau du Comité Maritime International examine la question au préalable, et décide si elle doit former l'objet des travaux et des études d'une conférence.

Evidemment, le Bureau peut prendre envers l'assemblée cet engagement d'étudier la question, et n'a pas besoin pour cela d'une commission spéciale, lorsqu'il trouve dans nos travaux le sentiment et le désir d'en arriver à ce point. Rien de mieux donc que de demander que le Bureau du Comité Maritime remette la question â l'examen et décide de la présenter comme matière à discussion à l'ordre du jour de l'une des prochaines conférences.

(*Translated by* M. Leslie Scott)

Professor Cogliolo suggested just now in his speech that the question of Limitation of Liability for loss of life and personal injury ought to be dealt with ; and he made a further suggestion that it ought to be brought up before the next meeting of the Conference. The President has pointed out that that question has already been put on

one side by agreement, and that under the organisation of the Comitè Maritime International, the Bureau alone has the right to decide what questions shall be brought up at the next Conference; and therefore the proposal to discuss this matter with the view of referring it to the next Conference is out of order. being a matter within the exclusive jurisdiction of the Permanent Bureau. Consequently the question of personal liability and limitation of claims to personal liability cannot now be dealt with.

M. le prof. VIVANTE. — Ho chiesto di parlare per rilevare l'importanza di ció che disse is mio collega Cogliolo a proposito della responsabilità pel trasporto delle persone. Perchè a me pare che la conferenza di Liverpool non abbia tenuto abbastanza conto della inscindibilità, della unità delle due questioni.

E mi spiego. Oggi ci sono molte compagnie che fanno trasporti di emigranti e di merci ad un tempo. Ora, se queste compagnie sono favorite della responsabilità limitata pel trasporto delle merci, sono peró esposte a questa incognita sconfinata d'una responsabilità illimitata pel trasporto delle persone. Dette compagnie si trovano in una condizione assolutamente insostenibile, perchè quelli che affidano loro le merci, corrono il rischio che tutta la fortuna di queste imprese di navigazione sia assorbita dai sequestri e dai pignoramenti falti in nome delle famiglie o delle vittime del trasporto.

Dunque le due questioni sono assolutamente inscindibili.

Di più io vi domando, o signori: Quando voi dite che diamo ai creditori come garanzia il valore della nave, che cosa dite in realtà? Non dite forse che la compagnia è esposta con tutto il suo all'azione di risarcimento dei danneggiati e delle vittime?

Attraverso i secoli, i nostri maggiori hanno ritenuto pure le due questioni inscindibili, e nel nostro dirritto l'armatore

può liberarsi di tutte le responsabilità, sia che riguardino le cose o le persone.

Quindi non possiamo usare due pesi e due misure, a tutto vantaggio delle imprese che trasportano merci, ed a tutto danno delle imprese che trasportano merci e persone.

Dal momento che voi non vorrete arrivare a questo punto, io spero che vorrete ritolvere tale problema che, come ho detto, è inscindibile.

(*Traduction orale par* M. Betocchi).

M. Vivante vient de dire ce qui suit. Les compagnies qui transportent en même temps et des passagers. et des marchandises, — ce qui arrive fort souvent en Italie, — seraient soumises à deux poids et deux mesures. Elles auraient la responsabilité limitée quant au transport des choses, mais seraient responsables sans limites quant au transport des personnes. En présence des demandes qui pourraient être introduites devant les tribunaux par les passagers ou par leur famille, il n'y aurait plus de compagnies de navigation qui oseraient assumer les risques des transports de passagers, parce que la responsabilité limitée en ce qui concerne les marchandises, serait annulée, pour eux, et remplacée par une responsabilité illimitée envers les passagers.

Verbal translation by Mr. Scott).

The point raised was very shortly this : that the shipowners whose ships carry at the same goods and passengers ought not to be submitted to a limited liability for damages to goods and to an unlimited liability for personal injuries, and the delegate who spoke last pointed out that unless the two are dealt with together in the Limitation Code, the matter would remain in an unsettled condition. No Italian Shipowner could bear the responsibility of the unlimited liability, and therefore he asks the Conference to take the two together. I may add that the same remark applies of course to this matter as to the one which was already dealt with, that it is for the Bureau to deal with if it thinks fit.

M. Marghieri *(président)*. — Je prie Messieurs les orateurs de m'accorder un instant d'attention. Nous n'op-

posons pas du tout une fin de non recevoir à leur proposition. Ce n'est là ni l'intention du Comité Maritime International, ni celle de la présidence.

Mais je me permets de faire remarquer que la question n'est pas à l'ordre du jour, et on ne peut donc pas prendre de résolution à ce sujet, — ce serait contraire aux statuts du Comité Maritime.

Ensuite, je répète encore une fois que le Comité Maritime prendra la question en considération avec le sentiment d'arriver à une solution, si possible.

Il est donc impossible d'accorder encore la parole pour un objet qui ne figure pas à l'ordre du jour.

M. Charles Le Jeune (Anvers). — Messieurs, je pense que M. le président s'est exprimé d'une façon très claire et qu'il est de la plus grande urgence que nous ne perdions pas en vains débats sur cette question un temps qui nous est si précieux. Nous n'aboutirons pas à épuiser notre véritable ordre du jour si nous nous occupons de questions qui ne sont pas à l'ordre du jour.

Avec la plus grande déférence pour les orateurs qui ont réintroduit une question déjà jugée, je prie donc Monsieur le président, en vertu de son pouvoir discrétionnaire, de bien vouloir mettre fin à cette discussion. Et si une difficulté devait se présenter à cet égard, je demande la clôture et que les associations nationales prononcent, si oui ou non on mettra fin à ce débat.

M. Mirelli (Naples). — Suivant votre ordre d'idées, puisque la question n'est pas inscrite à l'ordre du jour et que l'assemblée n'est pas préparée à la discuter, je suis prêt à mettre fin à ce débat. Mais d'autre part, j'ai vu dans les rapports de plusieurs associations nationales, surtout dans les rapports de l'Association hongroise et de l'Asso-

ciation italienne, qu'ils ont relevé qu'il faudrait faire une œuvre complète sur ce point. Je me permets donc d'adresser au Bureau une motion qui tranchera la difficulté. C'est la suivante :

« *La Conférence de Venise, en reconnaissant la haute importance de l'œuvre de la Commission de Paris, considérant que l'avant-projet de traité sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires ne vise que la responsabilité pour les dommages causés aux biens, laissant de côté les dommages aux personnes, qui donnent lieu toujours et partout aux plus graves discussions et aux plus sérieux conflits sur la responsabilité des propriétaires de navires en compromettant leurs intérêts et ceux des victimes, invite le Bureau Permanent du Comité Maritime International à déléguer la même commission pour compléter la matière de la limitation de la responsabilité sur les dommages aux personnes, et pour présenter à la prochaine réunion un avant-projet complémentaire analogue sur les bases qui seront adoptées dans la présente conférence ; et passe à l'examen de l'avant-projet formulé et mis à l'ordre du jour* ».

Verbal translation by Mr. Leslie Scott).

Gentlemen, the resolution proposed by the M. le Duc Merelli is this :

« *The Conference of Venice recognising the great importance of the work of the Commission that sat at Paris, considering that the Avant-projet on the Limitation of Liability only includes liabtlity for damage to goods, leaving on one side personal injuries and loss of life which give rise always and everywhere to the gravest questions and the most serious conflicts as to the responsibilities of Shipowners by compromising their interests und the interest of the sufferars, asks the Permanent Bureau of the International Maritime Committee to appoint the same Sub-Committée to complete the scheme of limitation by including personal injuries and loss of life, and to present that Avant-Projet, or that further elaboration of the scheme based on the resolutions to be taken by this Conference to the next meeting of the Conference* ».

M. Leslie Scott (London). — That is the proposal made.

M. le President, may I add that the provisional assent of England to this Limitation Code as it stands, with its optional basis, was from the very start given upon the sole and absolute condition that no question of personal injuries or loss of life be touched at all. I think there is no doubt whatever that if any suggestion were made to introduce that into the scheme now, the whole scheme from the point of view of England, would fall absolutely to the ground.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

La Grande-Bretagne, en acceptant la loi de l'abandon, avait subordonné cette adhésion à la condition qu'au point de vue international, on n'y mêlerait pas les questions relatives à la responsabilité pour pertes de vies, donc pour dommages aux personnes.

M. Louis Franck (Anvers). — Si Monsieur le président me permet d'ajouter un seul mot, laissez-moi dire à mes amis italiens quel est le motif qui a dicté cette exclusion. Toutes les questions touchant à la vie des personnes, passionnent surtout en Angleterre, au plus haut point l'opinion publique. Personne ne peut y toucher. Jamais le Parlement ne se déciderait à modifier cette responsabilité, ou à la réduire. Je crois d'ailleurs que les intéressés même ne s'en soucient guère car un des représentants les plus éminents disait à une de nos précédentes conférences que « si l'on y touchait, ce ne serait pas pour diminuer cette responsabilité, mais bien pour l'augmenter ». Et si l'Angleterre donnait l'exemple, je ne crois pas qu'avec les idées qui dominent actuellement, les autres pays tarderaient longtemps à suivre.

Que va donc être la situation ? Elle va être celle-ci : que les questions relatives aux vies humaines seront réglées

par les lois nationales. Chaque pays apprécie quel est l'ensemble des mesures qu'il doit prendre au point de vue de l'intérêt qu'inspirent les vies humaines. Ce sont des considérations qu'on accepte, à tort ou à raison, comme étant d'ordre plutôt national.

Et j'ajoute que nous devons bien nous pénétrer de cette idée qu'il ne suffit pas que les principes auxquels nous nous rallions, soient justes ; mais nous devons tenir le plus grand compte de ce fait que dans le pays qui représente la moitié du tonnage du monde, on ne veut à aucun prix qu'on touche à cette question.

Et ce n'est pas le seul motif. Si vous saviez ce qu'il a fallu de peines pour aboutir où nous sommes, on nous ferait crédit et on nous laisserait le temps de faire avec beaucoup de prudence et de circonspection, ce qu'il y a moyen de faire sous ce rapport. Et il est inutile d'ajouter que le Comité Permanent s'attachera à étudier votre question le jour où les opinions changeraient. Mais ne le lui imposez pas.

Je vous demande pardon d'insister ; mais il ne faut pas, si vous voulez que nous fassions de la besogne pratique, que nous nous occupions de choses qui nous conduiraient tout simplement à un procès-verbal de carence. En effet, si nous mettions à l'ordre du jour de la prochaine conférence cette question sur laquelle on a tant insisté, nous la discuterions pendant quatre jours sans avancer d'un pas, nous aboutirions à un fiasco complet, et l'autorité que nous avons conquise dans le monde serait gravement compromise.

M. Mirelli (Naples). — Messieurs, je sais bien que cette matière n'est pas à l'ordre du jour, aussi je n'insiste nullement pour qu'elle soit discutée. Tout ce que je désire, et c'est là le but de la motion que j'ai proposée, c'est une

promesse complète que dans la prochaine conférence on examinera la question.

M. MARGHIERI *(président)*. — Messieurs, il y a d'abord une proposition de clôture de M. Le Jeune, que je vais mettre au vote, s'il le faut; .chaque nation aura à donner un vote. Si cette proposition n'est pas acceptée, je mettrai la motion de M. le duc Mirelli aux voix.

M. COGLIOLO. — Quando noi votiamo l'ordine del giorno puro e semplice, vogliamo dire questo : che all' ordine del giorno la questione non c'è e che non la possiamo votare. La votazione dell' ordine del giorno puro e semplice, non esclude per nulla che la questione debba essere tolta dall' esame del Comitato permanente, e che essa possa formare obbietto di una prossima discussione.

(Traduction)

En votant l'ordre du jour pur et simple, nous voulons dire ceci : que la question ne figure pas à l'ordre du jour et que nous ne pouvons donc la mettre au vote.

Mais le vote de l'ordre du jour pur et simple n'exclut en aucune façon que la question fasse l'objet d'un examen par le Bureau Permanent, ni que ce dernier puisse la soumettre ultérieurement à la discussion.

M. MARGHIERI (président). — Il y a une proposition de M. Le Jeune, qui propose l'ordre du jour pur et simple. Cette proposition a la précédence absolue. Je la mets aux voix.

Que ceux qui approuvent l'ordre du jour de M. Le Jeune

. . . . . .

M. COGLIOLO. — Aujourd'hui, nous n'avons pas à nous occuper de la discussion de cette question; nous sommes

tous d'accord là-dessus, mais même si l'ordre du jour de notre collègue est approuvé, il restera toujours l'ordre du jour proposé par M. Mirelli sur lequel il faudra se prononcer. C'est ainsi que vous l'entendez, n'est-ce pas?

M. MARGHIERI (président). — Non! Nous avons pour le moment un ordre du jour pur et simple, c'est-à-dire que quand l'ordre du jour pur et simple est voté, la question est vidée définitivement et on ne peut plus y revenir.

Je crois cependant qu'en votant l'ordre du jour pur et simple, la pensée qui est au fond de la motion de M. Mirelli n'est pas du tout exclue, avec cet amandement toutefois que ce ne sera pas la Commission de Paris qui devra examiner la question. La Commission de Paris est morte, puisqu'elle a terminé son mandat; mais c'est le Bureau Permanent du Comité Maritime International qui examinera s'il y a lieu de mettre la question à l'étude.

Si nous nous entendons sur ce point, c'est-à-dire que le Comité Permanent examinera la question, qui pourra être reprise éventuellement à une prochaine conférence, il me semble que vous pouvez voter l'ordre du jour pur et simple.

M. CRESPI (Rome). — Nous demandons seulement que le Bureau Permanent s'engage à l'aborder.

M. MARGHIERI (président). — Comme membre italien, je suis tout à fait de cette opinion mais comme président d'une conférence internationale, je dois bien faire respecter les règles de votre organisation. Or, suivant ces règles, on ne peut pas inviter le Comité Maritime à présenter absolument à une prochaine conférence cette question. C'est absolument contre nos statuts, et personne ne pourrait l'accepter. Mais, en votant l'ordre du jour, nous pouvons prendre cet engagement, tout à fait sérieux de reprendre

l'examen de la question, si nous pouvons surmonter les graves difficultés qui, jusqu'à l'heure présente, nous ont empêchés de présenter la question à une conférence de ce Comité.

Je vous prie encore une fois de ne pas insister, de ne pas vouloir ce que nous ne pouvons pas.

Je mets donc aux voix la proposition de M. Le Jeune.

M. Louis Franck (Antwerp). — I will just put the question in this way : Those who are in favour of the proposal made by M. Le Jeune to the effect that this question is not on the Order of the Day, and that no imperative order or mandate is to be given to the Permanent Bureau, the Permanent Bureau being left to examine whether it is possible to discuss it—those who accept that proposal will say Yes. Those who are in favour of the Resolution of the M. le Duc Mirelli, suggesting that the question be put on the Order of the Day of the next Conference and that the Commission be embodied, will say No.

Tous les pays votent pour la proposition de M. Le Jeune, un seul accepté.

Aile countries, with one exception, vote the motion of M. Le Jeune.

M. Marghieri (*président*). — L'ordre du jour de M. Le Jeune est donc voté. M.M. Je crois devoir faire une déclaration pour M.M. les représentants des Gouvernements étrangers, afin d'éviter toute interprétation erronée. Nous avons reçu de la part des divers Gouvernements la communication de leur délégation avec la mention que ces messieurs suivent les travaux de la conférence pour en faire rapport : *ad audiendum et referendum*. C'est donc sans participation aux votes.

Lorsque les Gouvernements se font représenter officiellement aux conférences diplomatiques la majorité ne lie pas la minorité. Mais il en est autrement ici, et les votes émis par les délégués des Gouvernements pourraient donc les lier.

M. Cogliolo. — Est-ce que le compte-rendu de la conférence rapportera la demande que nous avons exprimée ?

M. Louis Franck. — Certainement.

M. Marghieri (*président*). — Nous abordons donc l'article II, 2° et 3°.

M. Galibourg. — J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir modifier quelque peu le paragraphe 3, n° 3° de l'article 2 de l'avant-projet en discussion. Ce 3° est ainsi conçu : « pour dommages causés aux digues, quais et autres objets fixes ».

Je crois que cette désignation n'est pas suffisante. Il faudrait, à mon sens, ajouter encore « fixes ou mobiles ». En effet, actuellement les ports ne comportent pas seulement dans leur organisation des murs et des quais. Il dépend des ports, des rades, de l'entrée des fleuves, bien d'autres ustensiles et bien d'autres objets servant à la navigation. Vous avez, par exemple, les docks flottants, les bateaux-pilote, les feux flottants qui sont au large, les dragues avec toutes leur accessoires, les bouées phonétiques et lumineuses. Bien des Gouvernements ont édicté des peines assez graves contre les capitaines qui volontairement ou involontairement, par inobservation des règlements, ont causé des dommages à ces objets. Eh bien, l'armateur peut-il être responsable des faits du capitaine qu'il ne peut prévoir ni empêcher et ces objets mobiles ne doivent-ils-pas rentrer précisément dans les dispositions du paragraphe 3° ?

Remarquez que quand on examine les travaux du Comité Maritime International, on voit que beaucoup de nations se sont préoccupées de cette question. La France, la Norvège, la Belgique, la Hongrie, dans leurs travaux préparatoires, ont tous visé le cas et tous ont dit qu'il y avait lieu par conséquent d'élargir l'article 3 et d'y comprendre non seulement les ouvrages fixes, mais aussi les ouvrages mobiles. Vous verrez quelle est l'importance de cette question, car souvent parmi ces ouvrages mobiles, il y en a qui ont une importance considérable et peuvent entraîner pour les armements des responsabilités énormes. Il me semble donc que puisqu'on parle de quais ou d'autres objets fixes, il est indispensable d'ajouter au mot « fixes » les mots « ou mobiles ».

Maintenant, comment devra être rédigé l'article ? Ici, une difficulté se présente. Dans l'avant-projet qui nous est soumis, on parle tantôt d'ouvrages mobiles « d'un port » ; d'autres encore parlent des « rades », d'autres enfin parlent des « côtes ». Il y a là évidemment quelque chose de complexe. Il faut que notre rédaction, si vous adoptez la théorie que je soutiens, soit suffisamment claire et précise pour embrasser tout ce qui de près ou de loin peut être considéré comme rentrant dans le paragraphe 3 au point de vue maritime. Si nous parlons des « côtes », des « rades », cela ne suffit pas, car il y a encore autre chose : les estuaires, l'entrée des fleuves. Puis, il me semble qu'il ne faut pas allonger trop la disposition, mais qu'il faut trouver une formule qui comprenne d'une façon générale tout ce que je viens d'énumérer. Ne serait-il, dans ces conditions, pas bien de dire : « AUX DIGUES, QUAIS, OU AUTRES OBJETS MARITIMES FIXES OU MOBILES ».

Je me sers de cette expression, parce que dans certains ports qui sont à l'embouchure de fleuves, comme Anvers, Rotterdam, Rouen, il pourrait y avoir des difficultés pour

la partie du fleuve située entre le port et la mer. Voilà le motif de ma proposition. Cela comprendra évidemment tout ce qui se rapporte de près ou de loin à l'objet qui nous occupe.

J'ajoute que je ferais cette proposition avec un grand nombre de nations, comme vous pourrez le voir dans les rapports préliminaires.

M. BERLINGIERI (Gênes). — Il faudra supprimer cependant le mot « MARITIME » parce qu'à mon avis, cela restreint plutôt la portée de la disposition.

M. GALIBOURG. — Soit, je suis d'accord là-dessus.

Mr. HARRY RISCH MILLER (London). — Mr President and gentlemen, on behalf of our English colleagues I think we may say that we are entirely in accord with the remarks that M. Galibourg has made with reference to the objects included in sub-section 3 of this paragraph 2. It seems to us that those objects to which he has alluded, such as buoys, lightships and that sort of thing, would actually be covered by the words which are in the section, because it is quite obvious that although they are floating they are nevertheless fixed to the bottom of the sea ; and also the doctrine of *ejusdem generis* would be applied to those matters, and so all maritime objects upon the sea would be included. But as far as the English community here is concerned we have no objection in fact to the addition of the words « ou mobiles » to the clause after the word «fixes ». I do not know whether M. Galibourg insists upon the word « maritimes » being inserted. I am inclined to think that it is unnecessary for the purpose of this clause; and we are quite agreed, if M. Galibourg is willing to suppress the word « maritimes », that the words « ou mobiles » should be added.

M. GALIBOURG. — Je suis d'accord.

M. GEORGES LECLERCQ (Bruxelles). — Permettez-moi, Messieurs, d'ajouter quelques mots à ce qui vient d'être dit à ce sujet. Nous sommes quant à nous, parfaitement de l'opinion émise. Seulement dans certains ports, spécialement au port d'Anvers, il arrive quelquefois qu'un navire cause des dommages d'une nature particulière : c'est par exemple, lorsqu'un navire coule au fond de l'Escaut, l'Administration des Ponts et Chaussées exige que le propriétaire du navire fasse l'enlèvement de l'épave. Ce dommage est plus grand quelquefois que celui causé à des ouvrages d'art, c'est le dommage résultant des frais de relèvement. Ordinairement, en effet, les dommages au mur du quai ne sont pas très importants, mais quand il faut relever une épave, la faire sauter à la dynamite, cela coûte 100,000 ou 200,000 francs. Nous vous demandons donc, — et surtout dans l'intérêt d'une bonne justice et d'une bonne répartition des dommages — d'insérer dans votre article 3 une disposition qui permette de limiter également la responsabilité dans le cas où il y a des dommages causés, non seulement aux autres objets fixes, mais également AUX VOIES NAVIGABLES.

M. MARGHIERI, *président*. — Il n'y a aucune difficulté, je pense, à accepter votre amendement, mais il se rapporte plutôt à l'article 9.

(*Traduction orale par* M. LESLIE SCOTT).

M. Leclercq suggests that in some ports, such as Antwerp, if damage is done to the bottom of the harbour or stream by a ship, the ship is held responsible by the River Conservancy Authority. He suggests that that liability is analogous to these others and ought to be included. It is pointed out by the President that that question would perhaps, as a matter of language, come in more conveniently under

Article 9, where the question of the removal of a wreck from the navigable stream is dealt with. I may add in my own name that. Subject to that point I think we are all agreed that we can include this further item of liability by putting it into the Article 9 which deals with the question of the removal of wrecks etc.

M. BROWN (United States). — M. President, it has been the law of the United States for many years that the general subject matter of injuries inflicted upon wharves, piers, bridges and fixed objects is not within the maritime law, and, therefore, necessarily could not be subject matter of limitation of liability; for the limitation of liability is a subject of maritime and admiralty law. It is, however, the opinion of my distinguished colleague and myself that this matter is not one that affects our Constitution, but is a matter of general Statute law and might be modified by Statute. My colleague and myself as a matter of personal preference would prefer to retain the law of the United States unaltered; but we feel that this is a Conference in which, as far as possible, the Delegates should give way to each other, and we feel that this is one of the matters upon which we may give way if that will lead to a general compromise and adjustment of our difficulties. We, therefore, are not going to move the suppression of sub-division 3 of this Article, and we are in accord with the amendment already proposed of that sub-division.

(*Traduction orale par* M. BETOCCHI).

M. Brown a dit que la limitation de la responsabilité pour les dommages causés aux piers et autres objets fixes ne rentre pas dans la loi maritime des Etats-Unis, et que dans ces conditions, il préfèrerait voir disparaître le paragraphe 3; mais dans le but de rendre plus facile une entente entre les nations, il consent à ce que ce point soit inclus dans le projet qu'on discute aujourd'hui.

M. CHARLES LE JEUNE (Anvers). — Messieurs, je voulais faire une simple observation, et appuyer ce qu'a dit M. Leclercq au sujet des voies navigables. Il a été dit que cette question se rattache à l'article 9; mais je pense qu'il vaut mieux l'insérer à l'article 2, car incontestablement cette question des voies navigables est très importante au point de vue de la limitation. Certains canaux, notamment le Canal de Suez, appartiennent à des entreprises privées.

Si le mot « voies navigables », qui est une expression très générale, est inséré, je pense que vous couvrirez mieux tous les cas qui peuvent se présenter; c'est une expression très heureuse et que je crois qu'il est bon de relater au 3° de l'article 2.

M. LESLIE SCOTT. — M. Le Jeune suggests putting into sub-Section 3 of Article 2 the words « voies navigables » (navigable ways) which include canals, rivers and everything else; pointing out the damage to them comes in more correctly under Article 2 than under Article 9.

M. BOOTH. — I think we are all agreed on that point.

M. F. C. AUTRAN (Marseille). — Je crois que l'observation de M. Le Jeune est parfaitement juste, mais je me permets de croire qu'elle trouvera mieux son application à l'article 9. En France, en effet, il y a une disposition analogue à celle que nous voulons insérer dans l'avant-projet.

Par conséquent, si vous ajoutez que le propriétaire de navire n'est pas obligé d'enlever l'épave quelle que soit la situation dans laquelle elle se trouve, il me semble qu'il vaudrait mieux dire à l'article 9 que « *les dispositions de* » *cet article s'appliquent également aux voies navigables, qu'il* » *y ait ou non faute du capitaine et quel que soit l'endroit ou* » *le navire se trouve* ».

Cela pourra comprendre également le cas d'un navire faisant une brêche dans la digue d'un canal.

M. Louis Franck (Anvers). — Puisque nous sommes d'accord sur le principe, il est inutile d'insister sur ce point.

Quand vous aurez à faire admettre cet avant-projet par les Gouvernements qui actuellement n'ont pas la limite de l'abandon pour le rélèvement de l'épave, vous aurez une bataille à livrer.

Or, si vous mettez déjà à l'article 2 que le dommage est couvert par la responsabilité limitée, vous les engagez logiquement à s'incliner quant à l'obligation d'enlever l'épave.

Pour le reste, comme nous sommes d'accord sur le principe, je pense que nous pouvons nous rallier à la rédaction :

« *aux digues, quais, voies navigables ou autres objets fixes* » *ou mobiles* ».

L'amendement de M. Leclercq et de M. Galibourg est acceptable.

Article III.

Le fret visé à l'art. 2 est le loyer ou le fret revenant au propriétaire de navire sans déduction, qu'il s'agisse de fret ou de loyer payé d'avance, de fret ou de lover encore dû ou de fret ou de loyer acquis à tout événement.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Les accessoires visés à l'art. 2 sont :

1° Les indemnités dues au pro-

« The freight mentioned in Ar-
» ticle 2 is the hire or freight co-
» ming to the owner of the vessel
» without deduction, whether the
» question arises in reference to
» freight or hire paid in advance,
» to freight or hire already due,
» or to freight or hire payable in
» any event.

» Passage money is in the same
» position as freight.

» The accessories mentioned in
» Article 2 are :

» 1° Contributions due to the

priétaire de navire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire et non réparés ;

2° les indemnités dues pour réparation de dommages quelconques subis par le navire ;

3° les sommes revenant au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage.

Ne sont pas considérées comme des accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

» owner of the vessel for general » average losses in so far as such » losses constitute material damage sustained by the vessel but » not yet repaired ;

» 2° Damages due for the repair » of any injury sustained by the » vessel ;

» 3° Sums of money coming to » the shipowner for salvage.

» Money due or payable in respect of contracts of insurance, » premiums, subvention or other » national subsidies shall not be » considered accessories of the » vessel ».

M. MARGHIERI (*président*). — Je pense que nous pouvons nous en tenir au premier paragraphe. La parole est à M. Verneaux.

M. RÉNÉ VERNEAUX. (Paris). — Messieurs, l'article 3 a pour objet de définir le fret à comprendre dans le patrimoine de mer qui forme la limite de la responsabilité. La commission de Paris a cru devoir adopter le texte qui vous a été lu et qui dit que ce fret est le fret sans déduction. Ainsi, la Commission de Paris s'est écarté considérablement tant des résolutions antérieures du Comité Maritime International qui dans ses conférences de Hambourg, d'Amsterdam et de Liverpool avait adopté le principe de la déduction des charges de navigation.

L'amendement que je propose, d'accord avec mes collègues, M.M. Denisse et Galibourg, tend a rétablir précisément dans ce paragraphe I les mots qui y ont été supprimés par la Commission de Paris et d'adopter

encore une fois le principe de la déduction des charges de navigation.

Je n'ai point trouvé dans le rapport présenté au nom de la Commission de Paris, des raisons suffisantes pour s'écarter des résolutions précédentes du Comité Maritime International.

La raison invoquée dans ce rapport, c'est que si on admettait le fret net, il faudrait des calculs compliqués pour la détermination de ce fret.

Mais, Messieurs, je crois que même en admettant le fret brut, on n'échappera pas à ces difficultés-là. Car aujourd'hui, la pratique des ristournes s'est généralisée. Or, je crois que même dans l'esprit des membres de la Commission qui ont rédigé ce rapport, il n'a pu être un instant question de supprimer la déduction de ces ristournes. Ce fait là seul donnera déjà naissance à des difficultés de calcul, puisque ces ristournes se rapportent souvent à l'ensemble du fret pour une année entière. Ainsi, la Commission de Paris n'évite pas le reproche de complication.

Au contraire, vous pouvez facilement échapper à cette difficulté par une évaluation à forfait des charges de navigation. Et je vous demande de fixer ce forfait à la moitié du fret brut.

Mon amendement, que vous trouverez exposé à la page 17 du second fascicule, est ainsi conçu :

« Le fret visé à l'article 2 s'entend du fret ou loyer » brut ou du prix de passage proprement dit, même » payés d'avance, sous déduction de.... (indication d'une » quotité) comme représentation à forfait des charges qui » leur sont propres. »

Je pense, Messieurs, qu'il est juste de déduire du fret les charges de navigation ; il ne s'agirait pas, bien entendu des amortissements ou des primes d'assurances, mais uniquement des charges proprement dites de la navigation.

A l'appui de cette opinion, je puis citer celle d'un homme qui a une grande autorité en ces matières et une grande influence : c'est M. Lyon-Caen, qui estime que dans le patrimoine de mer, il ne faut pas comprendre le fret brut, mais seulement le fret net.

Je me borne à ces courtes explications, et je demande à la conférence de bien vouloir revenir à ses résolutions antérieures au sujet de cette question de principe, et de fixer ce forfait rentrant dans le patrimoine de mer à la moitié du fret brut.

(*Verbal translation by* M. Louis Franck).

The proposal made by M. Verneaux is on page 17 of the French Report. The suggestion is that instead of abandoning the gross freight, deductions should be allowed for charges and so on; and, instead of having in each case an account to be drawn up of what the charges are, there should be a general rule putting in an absolute way and according to law that those charges are to be estimated at one half of the freight — the practical conclusion being that, instead of giving up the full gross freight, you should give up half of the gross freight.

(*M. Marghieri quitte le fauteuil*).

(*M. Marghieri vacates the chair*).

PRÉSIDENCE DE M. F. C. AUTRAN

Mr. F. C. AUTRAN IN THE CHAIR

M. Booth (Liverpool). — M. President and gentlemen, it has appeared to the Liverpool Shipowners Association and it certainly appears so to me, that this Article should be allowed to stand as drafted by the Paris Commission. We cannot see that there is any reason why the shipowner's liability should be diminished by any deduction from the gross freight. To start with there is the difficulty of making and calculating the exact deduction; and, to meet that difficulty, it is proposed that a fixed proportion should

be taken, say a half. There is no logic in that at all and I do not think English shipowners would care to ask that their liability should be limited in that way. As a matter of fact, the shipowner, if he chooses (and very frequently he does so) to insure his freight, can insure his freight and when he insures his freight it is his gross freight, and, therefore, he can protect himself perfectly easily for the definite figure of his liability. With regard to the question of returns or rebates, I have taken it that the meaning of this Article, as it stands « the hire or freight coming to the owner of the vessel », is not intended to include the returns or rebates : in other words, that the shipowner would be allowed to deduct the return which is an absolute liability attaching to the freight which he will have to meet.

(*Traduction orale par* M. Betocchi).

M. Booth dit que les armateurs anglais ne veulent pas demander que l'on comprenne seulement la moitié du fret dans le patrimoine de mer ; ils ne veulent pas demander au Gouvernement de diminuer leur responsabilité en diminuant le fret brut de moitié. Ils pensent qu'il est juste qu'ils abandonnent le fret brut. Seulement, il pense qu'en ce qui concerne les ristournes, ce ne sont point des charges de navigation mais vraiment une déduction obligatoire sur le montant du fret brut. Il croit donc qu'il faudrait dire que le fret brut est le fret après déduction des ristournes. C'est d'ailleurs là le fret qu'ils touchent eux-mêmes.

M. Louis Franck. — C'est d'ailleurs le sens du texte sur la responsabilité des propriétaires de navires. Le propriétaire ne touchant le fret que sous cette déduction, il est bien certain que les ristournes peuvent être déduites.

M. Hindenburg (Copenhague). — Messieurs, je suis chargé par l'Association danoise de faire connaître à l'honorable assemblée ici la manière dont nous envisageons les articles dont s'agit.

Nous avons été parfaitement d'accord sur l'article 2.

Quant à l'article 3, nous nous sommes inspirés des sentiments qu'à exprimés notre honorable président, en disant qu'il ne fallait pas viser à ce qui était absolument juste, mais qu'il faudrait se contenter de ce qui concilie les divers systèmes, pourvu qu'un accord puisse se faire.

L'Association danoise a eu de grandes craintes au sujet de cet article, et je me permettrai de vous faire connaître quelques-unes des observations qui ont été faites au sein de notre Association.

Dans l'article 2, nous lisons que le propriétaire de navire doit être responsable avec son navire et le fret du voyage. Il s'en suit selon nous, que le créancier du navire est suffisamment garanti, doit être censé suffisamment garanti quand on lui assure la valeur du navire et le fret du voyage.

Cela est tout simple dans le cas où le propriétaire est lui-même gérant du navire : alors il n'y a aucune difficulté. Mais ceci aussi doit être assuré au créancier du navire. Il doit être sûr de toucher la valeur du navire et le montant du fret du voyage. Sous ce rapport, on s'est écarté de la théorie de la fortune de mer. Evidemment quand le propriétaire a touché le fret — que celui-ci est acquis à tout événement, alors ce fret cesse de faire partie de sa fortune de mer. Néanmoins, par exception à cette règle, on dit que le créancier du navire doit être garanti par ce fret. Le contrat conclu entre le propriétaire et le chargeur, et stipulant que le fret sera payé d'avance, doit être considéré, à l'égard du créancier du navire, comme une *res inter alios acta*, qui ne doit pas nuire au créancier du navire.

Cela est selon nous, le système vrai. Le créancier du navire ne doit pas être lésé par suite de pareille circonstance. Les droits ne doivent pas être diminués par le contrat du propriétaire.

D'autre part, il est encore une règle que ces droits du

créancier, s'ils ne doivent pas être diminués ne doivent pas davantage être augmentés.

Les propriétaires de navires ont leurs contracts d'assurances ; ils touchent l'assurance ; mais cela ne regarde pas le créancier du navire : c'est, quant à lui, *rest inter alios acta*.

Il nous a paru qu'il fallait abandonner ce système dans le cas où le propriétaire ne gère pas lui-même un navire mais où il le loue, par ce qu'on appelle *un time-charter*. Dans ce cas, le propriétaire fait un contrat avec le locataire et ce dernier a la gestion du navire et touche le fret.

Maintenant, ce qui nous choque dans l'article 3, c'est qu'on assimile le loyer et le fret, qui sont cependant essentiellement différents.

Le fret, c'est la rémunération que paie le commerçant pour le transport de sa marchandise ; il doit être assuré à tout évènement, sans avoir égard à la manière dont contracte le propriétaire. Si maintenant on trouve que cela est juste, comment envisager la chose quand le propriétaire a loué son navire à d'autres personnes ? Le locataire touche le fret, et quand la marchandise arrive à destination endommagée par le fait du capitaine alors c'est le locataire dans beaucoup de cas, qui doit en supporter la perte. Il supporte la perte par compensation. Le destinataire qui doit recevoir la marchandise doit payer £ 10,000 ; il y a dommage pour £ 5,000 ; il se fera payer par compensation. C'est donc le locataire du navire qui supporte ces pertes. Rien de plus juste, car « *Ex qua persona quis lucrum capit ejus factum prœitare debet*. Quant au propriétaire, c'est différent ; le propriétaire du navire assure son fret. Or, quand il loue son navire, il dit : je ne veux pas courir le risque de gérer ce navire ; Monsieur un tel va me payer une somme fixée pour l'usage de mon navire ; je me contenterai de très peu pour être sûr que ce Monsieur, s'il a

les profits, aura aussi les risques. Or, en disant ce que l'on dit à l'article 3, nous pensons que cela n'est pas strictement juste. Le contrat du propriétaire est une *rest inter alios acta* quant au créancier du navire. Le créancier doit en tout cas être assuré de la valeur du navire et du montant du fret du voyage, que ce fret soit encaissé par le propriétaire ou par le locataire qui a l'usage du navire. Mais quand le créancier du navire est assuré du fret, pourquoi lui donner en outre...

M. Louis Franck. — Ce n'est pas là l'idée : c'est l'un ou l'autre. C'est le fret quand c'est l'armateur qui exploite lui-même le navire ; mais lorsqu'il loue son navire en time-charter, c'est le prix lui revenant.

M. Hindenburg, (Copenhague). — Je dis encore, et je m'inspire de ce qu'a dit notre honorable président, c'est qu'il peut se faire donc que cela ne soit pas juste ou équitable.

Je présente simplement ces observations à la conférence pour que l'on en tienne compte, si possible. Evidemment, nous n'allons pas voter contre le projet si l'accord peut se faire, parce que si le projet de la commission doit rallier tous les suffrages, nous ne voulons pas être en désaccord ; nous pensons qu'il serait avant tout important d'arriver à un accord.

M. Fiamberti. — Ho seguito con molto attenzione le osservazioni che sono state fatte dal signor Hindenburg. Mi permetto peró far presente alta saggezza di questa assemblea, che le difficoltá accennate dal precedente oratore rientrano nell' ambito delle difficoltá pratiche. Sono questioni *d'espèce* le quali sono riservate alla decisione dei magistrati dei singoli Stati.

Il nolo dei passeggieri deve essere compreso. Al giudice il vedere se sia logico (io credo di no) comprendere il nolo dei passeggieri nei rapporti colle merci, mentre pei passeggieri vi è esclusione della limitazione di responsabilitá.

Permettesemi poi un' osservazione generale, che credo sará divisa da tutti voi. E un supremo interesse che un primo passo pratico si faccia sulla unificazione internazionale del diritto marittimo. Io ammetto che delle imperfezioni, e se volete, delle lacune anche gravi si possano trovare nell' avant-projet, che è il risultato di studi profondi di uomini eminenti che da ogni parte del mondo hanno portato il desiderio della classe marittima di vedere tolti gl'inconvenienti gravissimi che tuttora si frappongono all' esercizio della loro industria, stante il conflitto quotidiano delle diverse leggi.

Dunque se non avremo una cosa perfetta, faremo un primo passo su questo cammino di vera civiltà, di vero benessere per tutti.

(*Traduction*)

J'ai suivi avec beaucoup d'attention les observations qui ont été présentées par M. Hindenburg. Je me permets cependant d'appeler l'attention de l'assemblée sur cette considération que les difficultés signalées par le précédent orateur, rentrent dans la série des difficultes pratiques. Ce sont des questions « d'espèces » qui doivent être tranchées par les magistrats des divers États.

Le prix de passages doit être compris. Au juge de voir s'il est logique — (je ne le crois pas) — de comprendre les prix de passage dans les limites de responsabilité lorsqu'il s'agit de créances de la cargaison, alors que pour les passagers aucune limitation de responsabilité n'est fixée.

Permettez-moi de faire ensuite une observation générale qui, je crois, aura l'approbation de vous tous. Il est de toute importance qu'un premier pas soit fait pratiquement vers l'unification internationale du droit maritime. J'admets que dans l'avant-projet tel qu'il

nous est soumis, il y a des imperfections, si vous voulez, des lacunes. Mais ce projet est le résultat d'études profondes d'hommes éminents venus de toutes les parties du monde, animés du désir de mettre fin aux graves inconvénients qui constituent un obstacle de tous les instants à l'exercice de leur industrie, c'est-à-dire, le conflit quotidien des diverses lois.

En admettant donc que nous n'aurons pas une loi parfaite du coup, au moins nous ferons un pas en avant sur le chemin de l'unification.

M. AUTRAN, (*président*). — Mais, mon cher collègue, à l'heure actuelle, la question doit se poser bien nette. Êtes-vous partisan du fret brut ou du fret net ? C'est la question sur laquelle il nous conviendrait de connaître votre opinion.

M. FIAMBERTI. — J'y viens de suite, Monsieur le Président. C'est le fret revenant au propriétaire, sans déduction. Mon opinion est d'approuver le projet comme il est. Je pense que M. le Président n'a peut-être pas bien suivi mon raisonnement...

M. AUTRAN, (*président*). — Je vous ai suivi avec la plus grande attention, mais je crois inutile d'entrer dans des discussions particulières ; il s'agit simplement d'arrêter les principes généraux.

M. FIAMBERTI. — Io credo che sia opportuno sentire la voce del Bureau internazionale. All'art. 3, ultima parte, l'avant-projet esclude del patrimonio la indemnità di assicurazione. Ed io faccio gran plauso a questo principio, ma mi demando nel contempo : Che cosa ha inteso con questo di fare il Comitato ? Ha inteso di risolvere la questione che si è presentata e che si presenta tuttora, fra l'*abandon* ed il *délaissement ?*

Un piroscafo subisce un' avaria. È assicurato. L'armatore ne fa l'abbandono al suo assicurato e ne ha diritto. I

creditori non possono impedirglielo. Egli prende il prezzo di assicurazione ma deve consegnare il piroscafo e il nolo. C'era *délaissement*, rapporti con terzo creditore. L'armatore il quale ha fatto il *délaissement* al suo assicuratore, può anche validamente essere ammesso nel diritto di abbandonare ai creditori ? Ecco la questione.

M. AUTRAN, *président*. — Je prie les orateurs de se limiter à la discussion des seuls paragraphes que nous examinons. Nous avons entendu M. Fiamberti avec beaucoup d'attention, mais il m'a paru s'écarter un peu de la question du fret brut ou fret net. Nous ne traitons pas ici une question de droit d'assurance; nous traitons une question de responsabilité de propriétaires de navires. Si un armateur fait un délaissement à ses assureurs, il transfère la propriété du navire aux assureurs avec toutes les charges qui le grèvent. Mais je le répète, je ne veux pas ouvrir la porte à cette discussion. La seule question dont nous ayons à nous occuper est celle de savoir si on comprendra dans l'abandon le fret net ou le fret brut, et dans le cas où vous décideriez que c'est le fret brut qu'il faut abandonner, convient-il de faire certaines déductions sur le fret brut?

M. JACQ. LANGLOIS (Anvers). Je suis grand partisan, Messieurs, de réduire le fret, par une convention quelconque, à la moitié. Mais la question qui me préoccupe en ce moment est de savoir quel est le fret que nous allons prendre. Vous avez le fret ou le loyer. Vous confondez les deux, et qui décidera si c'est le loyer? Je proposerais, pour couper court à toute discussion, de dire que lorsqu'il y aura une marchandise à bord, c'est le fret qui est visé. Du moment que le navire est sur lest, il n'y a que le loyer.

M. Ant. Vio. — L'articolo in questione mi suggerisce la domanda : Quale nolo debba essere abbandonato dall' armatore ai creditori della nave, se cioè il nolo brutto, oppure il solo nolo netto.

Secondo il tenore dell' art. 13, se io ho ben compreso, si proporrebbe che l'armatore dovesse lasciare ai creditori il nolo brutto. Ora nella seduta della commissione ungherese, molti armatori hanno espresso il loro timore contro una simile statuizione di questo nolo brutto. E stato da loro detto nella maggior parte dei casi : il nolo brutto è cosi minimo che viene assorbito dalle spese del viaggio. Ora sarebbe ingiusto per l'armatore di dover restituire ai creditori il nolo brutto, mentre di questo nolo non gli è rimasto quasi nulla. D'altro causo è stato preso in considerationе l'argomento addetto della commissione di Parigi che cioè sarebbe molto difficile di rilevare il nolo netto, cioè di trovare il conto preciso del nolo netto.

La commissione ungherese ha cercato il modo di trovare una formula che potesse togliere questa difficoltà, e crede di averla trovata in questo senso : « si ammette, in generale, che l'armatore debba abbandonare ai creditori l'intero nolo ; però se l'armartore può provare che il nolo netto da lui ricevuto è molto minore, od è minore al nolo preteso dal creditore, egli non è in dovere di rifondere che il nolo da lui realmente incassato quale nolo netto ».

Con ciò viene evitata la difficoltà del calcolo. Il creditore che si fa attore, domanda l'intero nolo brutto ; però l'armatore può in corso di causa comprovare che il nolo che gli è rimasto è minore del nolo preteso dall' attore, e che pertanto egli non è in dovere di pagare che il nolo netto che gli è rimasto dopo il diffalco delle spese avute.

Quindi, in nome dell' associazione ungherese ho l'onore di proporre un emendamento, nel senso cioè che dopo il

primo alinea venga aggiunta questa clausola : « *Le fret* » *visé à l'article 2 est généralement le loyer... etc.* ».

« *Au cas cependant où le propriétaire du navire prouve de* » *combien le fret ou le loyer net était moindre que la somme* » *exigée par le créancier, il ne sera tenu que jusqu'à concur-* » *rence de cette somme* ».

(Dans les accessoires du navire, il faudrait comprendre : le produit des bateaux de pêche, des remorqueurs, des garde-port, des bateaux-pilote, etc.).

(*Verbal translation by* M. Betocchi.)

Dr. Vio has just said that the Hungarian Committee rather feared that the term « brut freight » would create a difficulty; because in several cases the brut freigt is slight and scarcely means anything to the shipowner after having paid expenses And they propose an amendment to the effect that the freight dealt with in Article 2 is in law the gross freight but where the shipowner can prove that the freight is under the amount claimed by the creditor — in that case he will only be held to be liable to the amount of that sum.

M. Louis Franck. — If I may explain it, the idea of Dr. Vio is this — that the liability should be on the « net freight »; but he understands that there is a real difficulty at present under that principle, or rather if that principle should apply, in that there might be endless litigation about which charges are to be deducted from the gross freight in order to arrive at the net freight. He suggests therefore that, that in order to meet that criticism, it should be stated as a matter of law that, as a rule, the owner has to abandon the gross freight, but that if he can prove to the satisfaction of the Court the amount of charges and disbursements he has had to make, he will be entitled to deduct the same and only be liable on the balance remaining after such deduction. And he has proposed an amendment to that effect.

M. le Dr. CRUZ (Buenos-Aires). — Je demande la parole pour soutenir l'avant-projet dans la forme proposée à l'assemblée, c'est à dire pour combattre l'amendement proposé par la France. Je crois que s'il y a plus de justice à adopter le fret net à certains égards, le fret brut donne un moyen plus pratique de résoudre la question. Ce principe du fret brut est inséré aussi dans le droit de la République Argentine.

Je crois que ces messieurs qui ont proposé l'amendement au nom de la délégation française doivent tenir compte de ce que la responsabilité est dès aujourd'hui limitée à forfait par le criterium anglais à £ 8 à la tonne. C'est un principe plus pratique.

L'observation du Dr. Vio est certainement digne de notre attention, mais si l'on adoptait ses conclusions, cela donnerait lieu à un procès dans chaque cas, et ce que nous devons tâcher d'éviter, c'est précisément cela.

Nous pouvons laisser de côté le principe de la justice absolue pour arriver à un résultat pratique.

Puis comment déterminer ce fret brut ? Le criterium peut changer de pays à pays et on interpréterait cette disposition de façons diverses. Mais tout en acceptant le projet dans ce qu'il y a de fondamental, je considère que la première partie peut donner lieu à des malentendus. Dans les termes « loyer ou fret », à mon avis, il y a mauvaise rédaction. Le loyer du bateau peut venir s'ajouter au fret. Et pour les nations où cela est le cas, cela peut donner lieu à confusion. Je crois qu'il vaudrait mieux de rédiger l'article comme suit :

« *Le fret visé à l'article 2 est considéré sans aucune distinction, qu'il s'agisse de fret ou de loyer.* »

Dans les mots « revenant au propriétaire », il y a malentendu encore ; on ne précise pas suffisamment. C'est à dire,

est-ce avant d'avoir payé la manutention, etc. ou après avoir effectué le voyage ?

Je crois qu'on doit prendre pour cela le fret sans aucune déduction, et je propose cet amendement au nom de la délégation argentine.

(*Verbal translation by* Mr. Leslie Scott)

Dr. Cruz has just pointed out in answer to the suggestion of some of the Delegates to-day that the limitation under the system of abandonment should be further cut down by limiting the freight to the net freight ; that the Code already provides for a very substantial reduction by giving the option of the English limitation of £ 8 a ton ; and that the shipowners ought not to expect to get it both ways. If they are getting the £ 8 a ton reduction on the one hand, they ought not to expect a further reduction in their right of abandonment. He then, in addition, proposed as a question of drafting on the first part of Article 3 that the words. « Le fret visé à l'art. 2 est le loyer ou le fret revenant au propriétaire de navire sans déduction, etc. », should be replaced by the following words : « Le fret visé à l'art. 2 est le loyer ou le fret sans aucune déduction, etc. » — leaving out the words, « revenant au propriétaire de navire », which he says may lead to ambiguity as to the possible meaning of « net freight ».

Sir William Pickford. — Perhaps I may be allowed to say on behalf of the English Delegates, who represent practically the whole of the English shipowners, that they are prepared to support, and wish to support the Article as it now stands ; and agree, in fact, almost in terms with what has been said by Dr. Cruz. No doubt, in taking the gross freight instead of the net freight the shipowners are giving a larger liability. I may say that practically from the point of view of our Government they are more likely to regard with favour a Treaty which does not seem in every direction to tend in favour of a greater limitation of the shipowner's liability. And the shipowners of England do not wish that the treaty should bear that aspect or should have that effect. Looking at the thing as a matter

of justice and as a practical matter,they support the clause as it now stands, and they would wish that the freight should be the gross freight; and, in coming to that conclusion they are, of course, influenced by what has been very clearly pointed out by Dr. Cruz, that, in the alternative limitation of £ 8 a ton, they do get an advantage. Taking the one with the other, they are of opinion that the Article, as now drafted, is a just and proper Article and wish to support it.

Traduction orale par M. Louis Franck).

M. Pickford a dit qu'au nom de la délégation anglaise laquelle peut être considérée comme comprenant à peu près tout l'armement anglais, il propose de voter le texte tel qu'il est proposé.

En ce qui concerne la question du fret brut ou net, les armateurs ne désirent pas que le traité ait l'apparence de leur donner des faveurs plus grandes sous tous les rapports et ils sont d'accord pour accepter la nécessité d'abandonner le fret brut. Ils font observer que les continentaux obtiennent le bénéfice des £ 8 et que les Anglais obtiennent la faculté de l'abandon; dans ces circonstances, il est d'avis qu'ils n'ont pas besoin d'autres faveurs.

M. Gertscher. — Io devo soltanto rendervi noto il criterio che ha presieduto alle deliberazioni tanto dell' Associazione Marittima austriaca, quanto dell' Associazione degli armatori.

La nostra associazione ha voluto sapere quali erano le opinioni degli armatori a tal proposito, e li ha consultati. E tutti sono arrivati alla conclusione, che si dovrebbe comprendere nell' abbandono il nolo netto, non il nolo brutto.

Non mi pare necessario dire le ragioni, che pono state chiaramente esposte dal delegato del Belgio : Io credo sia giusto che l'armatore dovendo corrispondere qualche cosa in seguito alla sua responsabilitá, non debba però ris-

pondere di quanto ha giá speso; perchè se l'armatore aggiungesse a quel che gli resta del nolo antico quanto ha giá speso, egli ci perderebbe. È questione di giustizia, mi pare; e quindi si dovrebbe accettare la decisione che venne presa nella conferenza di Liverpool ed anche anteriormente, cioè quella che non comprende nell' abbandono che il nolo netto.

La commissione non è stata incaricata neppure di sostituire al nolo netto il nolo lordo; soltanto si raccomandò alla commissione di precisare meglio il nolo netto. Convengo che ci protranno essere delle difficoltà nel calcolo di tale nolo, ma io credo che i giudici, le Corti, che saranno incaricate di risolvere la questione, troveranno una facile soluzione. La nostra legge procedurale austriaca dice, per esempio, che il giudice deve con un certo criterio di equitá risolvere il litigio.

Ritengo, dunque, che la questione non potrebbe venir risolta nel modo proposto dal Comitato, ma che si dovrebbe stare ligi alla decisione della conferenza di Liverpool.

*
* *

Je veux seulement dire qu'à la Conférence de Liverpool, il a été résolu de laisser à la Commission de Paris de donner la définition des mots « fret net » ou « fret brut »; mais la Commission de Paris n'a pas été chargée de déterminer si au lieu du fret brut, ce sera le fret net qui doit être compris dans l'abandon.

Pour justifier cette opinion exprimée, je veux dire simplement qu'il ne serait pas juste d'imposer au propriétaire du navire le payement du fret brut ou du fret net entier, puisqu'il a déjà dû dépenser une grande partie de ce fret, brut ou net, reçu ou non reçu. De sorte que s'il doit

abandonner le fret en entier, il devrait donc payer, outre le fret qu'il lui reste encore, une somme déjà dépensée.

M. AUTRAN (président). — Je vais donner la parole à M. Berlingieri, et comme c'est le dernier orateur inscrit, je me propose de mettre ensuite aux voix la proposition de M. Verneaux.

M. BERLINGHIERI. — Voglio dire soltanto due parole per difendere l'operato della commissione di Parigi.

A me pare che la proposta di tale commissione debba essere votata tale e quale è, perchè risponde ad un concetto di pratica utilità.

Si tratta di vedere se debba essere compreso nell' abbandono il nolo brutto od il nolo netto.

Ora quando un armatore, proprietario di navi, si dà all' esercizio della navigazione, deve esporre ai rischi del mare anche le spese che sono necessarie per la spedizione e per guadagnare il nolo. Questo *quid* entra nella sua fortuna di mare. È giustizia, quindi, secondo i principii del diritto marittimo, che nell' abbandono sia compreso anche tutto quello che riguarda la fortuna di mare del proprietario, cioè le cose che sono esposte al rischio della navigazione.

Questo sistema risponde ad un concetto di pratica utilità, perche ci rispermia d'indagare quale sia il nolo netto e lordo, e quali spese debbano essere soltratte per avere il nolo netto.

Sarà pertanto opera saggia il votare la proposizione formulata dalla commissione di Parigi, rispondendo essa ad un concetto di pratica utilità e di giustizia.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK).

M. Berlingieri est d'avis qu'il y a lieu de voter le texte de la commission de Paris, c'est-à-dire d'adopter le fret brut.

Cela, pour des raisons de justice et des raisons pratiques.

La fortune de mer est la base de l'abandon. Or, les dèbours de l'armateur sont compris dans la fortune de mer. S'il perd son navire, il perd ègalement ses dèbours. Voilà la raison de justice.

Quant aux raisons pratiques, c'est qu'avec le systême du fret brut, vous supprimez tous les litiges qui pourraient naître sur la question de savoir quels sont les dèbours qu'il faut dèduire sur le fret brut pour obtenir le fret net.

M. AUTRAN (président). — Je crois que la question est épuisée et qu'il faut passer au vote.

La question se pose ainsi : faut-il comprendre dans l'abandon le fret brut ou le fret net?

Pour vous dire mon sentiment personnel. Nous avons, dans la Commission de Paris, admis le fret brut pour deux raisons que nous avons fait valoir, savoir : que les avances sur le fret sont des capitaux exposés aux risques de la navigation et qu'on peut assurer ces risques. D'autre part, il faudrait des procès dans chaque cas. Cela serait évidemment avantageux pour les avocats, mais non pour les plaideurs.

Je vais donc mettre aux voix l'amendement de M. Verneaux.

M. le Dr. GIOV. MARTINOLICH (Trieste). — Noi, della Società austriaca, siamo per l'abbandono del nolo netto e crediamo che i due argomenti che sono stati dedotti da qualche parte e che, secondo il presidente, hanno avuto influenza sulla commissione di Parigi, non siano giusti.

Il primo argomento è quello della giustizia. Si dice che la giustizia sta per l'abbandono del nolo brutto, perchè le spese che l'armatore ha fatto, fanno parte della sua fortuna di mare ; e siccome deve abbandonare la sua fortuna, è giusto che debba abbandonare queste spese. Ma egli già falte queste spese ; ha già perduto i suoi denari, per quanto facciano parte della sua fortuna di mare. Io credo

che secondo giustizia egli dovrebbe pagare il nolo netto e non pagare una secondo volta quello che ha già speso.

In quanto al secondo punto, che cioè la commissione di Parigi sarebbe stata in imbarazzo per stabilire la quota netta da abbandonarsi, e che i Tribunali protrebbero pure trovarsi in imbarazzo, io credo che sia mettere avanti la comodità alla giustizia ; in altre parole sacrificare la giustizia alla comodità. Ma anche a questo si può rimediare. Abbiamo altri casi in cui non potendo stabilire l'indennizzo voluto dalla natura del contratto, si prende una somma *à forfait*. Invece di pagere un' indemnità qualunque, si paghi metà del nolo, perchè la pratica c' insegna che su per giù quello che resta all' armatore è quasi la metà. Ed anche in questo caso, invece di dar luogo ai litigi che la commissione ha temuto, si può stabilire una somma a *forfait* : il terzo oppure la metà.

Credo che questa via di uscita sarebbe la più conveniente.

Concludendo, ripeto che noi della commissione austriaca siamo per l'abbandono del nolo netto.

Traduction orale par M. Louis Franck).

L'honorable M. Martinolich a dit :

Au point de vue de la justice, il ne faut pas que l'abandon soit l'abandon du fret brut, car l'armateur a des débours avant même d'encaisser le fret. Si vous le forcez donc à abandonner le fret brut, il devra suppléer de sa poche les sommes qu'il a déboursées pour le navire.

Au point de vue pratique, ce n'est pas parce que la preuve peut être difficile, qu'il faut écarter le fret net. On peut d'ailleurs l'établir à forfait en déduisant une proportion fixe du fret brut. Telles sont en résumé les remarques présentées par M. Martinolich.

Je vais maintenant vous lire l'amendement de M. Verneaux :

« Le fret visé à l'article 2 s'entend du fret ou loyer brut, sous déduction de la moitié. comme représentant à forfait les charges qui leur sont propres. »

« The freight mentioned in article 2 is the gross freight or hire, under deduction of half its amount, which half is considered as representing the charges which are proper to same. »

Comme vous l'entendez, M. Verneaux propose de substituer au fret brut la moitié de ce fret brut. La question de savoir quel sera ce fret, est réservée. Nous ne votons que sur ce seul point : Le fret, quel qu'il soit, celui de la charte-partie ou du connaissement, sera-t-il le fret brut ou la moitié du fret brut.

Ceux qui sont d'avis que ce sera le fret brut voteront « non ». Ceux qui veulent adopter l'amendement de M. Verneaux voteront « oui ».

(Seules l'Autriche, la France et la Hongrie votent « oui » ; toutes les autres pays votent « non ».

L'amendement est rejeté. — The amendment is lost.

La séance est suspendue. — The conference adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
AFTERNOON'S SITTING

PRÉSIDENCE DE M. AUTRAN
MR. F. C. AUTRAN IN THE CHAIR

M. BRADFORD (United-States). — I desire to offer an amendment to Article 3, and the amendment I propose is intended to make the Article reads as follows : « The freight mentioned in Article 2 is the freight for the voyage paid or payable by cargo without deduction, whether the question arises in reference to freight paid in advance, to

freight already due, or to freight payable in any event ». The amendment further makes paragraphs 1, 2 and 3 read as follows : N° 1, after the word « contributions » insert the words « paid or » and make it read as follows : « Contributions paid or due to the owner of the vessel for general average losses in so far as such losses constitute material damage sustained by the vessel » — omitting the words « but not yet repaired ». Then, as to n° 2, « Damages collected or due for the repair of any injury sustained by the vessel during the voyage ». Then as to n° 3, « Sums of money paid » (insert the words « or due ») « to the shipowner for salvage services rendered on the voyage ». My colleague Mr. Brown and I, representing the Maritime Law Association of the United States, beg leave to submit this amendment as a proper amendment. We can see no reason why a distinction should be drawn between contributions due to the owner of the vessel and contributions paid to the owner of the vessel. It seems to us that if the one item is to be included within the limited liability the other item ought to be included within the limited liability; and certainly that is the law as administered in the United States. Not to take up the time of the Conference unnecessarily, I may add that the same remark applies to n° 2, the change being from « damages due » to « damages collected or due ». We can perceive no reason for any distinction there. If the damages have been collected, they surely should form an item within the limited liability, just as well as damages due and not collected. We think that it is eminently proper and we submit it to you for your consideration that the damages collected or due for the repair of any injury sustained by any vessel should be restricted by the words « during the voyage ». It does not mean during any indefinite anterior time, but during the voyage.

I think I have now said all that seems to me to be material in support of Nos. 1, 2 and 3. With respect to the amendment in relation to the first part of the Article, it seems to us to be very desirable that it should be made : it will introduce an element of certainty in place of uncertainty, and will approximate as closely to the attainment of justice as is possible under the circumstances. I hardly think that it is necessary for me to elaborate the reasons which have induced the Delegates to take this view; but it does seem to us that the freight should be the freight on the cargo — the bill of lading freight — and that too, whether the vessel has been chartered or has not been chartered. If the vessel has been chartered and the money has been paid to the charterer, it may be said that it would be a hardship upon the shipowner to include that within the limitation of liability. But is it so? Is it not true that the shipowner under his contract of charter, on an average, is paid money which may represent approximately the freight which would otherwise be payable directly to him? So, looking at it from all sides, we respectfully submit this amendment to you for your consideration and approval. We have no question in our own minds after consultation and consideration that it would be wise to adopt the amendment.

Mr Leslie Scott. — Before you leave the Tribune may I, with the permission of the President, ask you two questions for the sake of clearing up a little doubt that seems left in my mind. You used the words, « The freight mentioned in Article 2 is the freight for the voyage » — do you deliberately exclude the words « or hire »?

Mr Judge Bradford. — Yes.

Mr Leslie Scott. — Do you intend, therefore, to exclude charter hire?

Mr JUDGE BRADFORD. — Yes.

Mr LESLIE SCOTT. — If the vessel is on charter hire and the owner of the vessel is held responsible for a collision you do not intend, by your amendment, the charter hire to be included in the value of the vessel?

Mr JUDGE BRADFORD. — No.

Mr LESLIE SCOTT. — Whether cargo is on board or not?

Mr JUDGE BRADFORD. — This amendment relates to the freight payable to the cargo.

Mr LESLIE SCOTT. — And if no cargo is on board there is no freight included in the limit of the liability.

Mr JUDGE BRADFORD. — It is not included in this amendment.

Mr LESLIE SCOTT. — The other question is under subsection 2. Your suggestion is : « 2° Damages collected or due for the repair of any injury sustained by the vessel ».

Mr JUDGE BRADFORD. — During the voyage.

Mr LESLIE SCOTT. — During the voyage. If the damages have been collected and expended in repairing the vessel, do you intend that they should still be payable to the injured party, although the injured party has the increased value of the vessel in the repairs effected upon her.

Mr JUDGE BRADFORD. — Well, I will be perfectly frank with you, and, in answer to your last suggestion, I will say that it might conceivably be well to add a proviso to No. 2 in order to meet the precise point which you have brought forward.

(*Traduction orale par* M. Leslie Scott).

M. Bradford vient de proposer un amendement à l'article 3.

Il propose, au commencement de l'article, au lieu des mots « Le fret visé à l'article 2 est le loyer ou le fret revenant au propriétaire etc., » de dire : « Le fret visé à l'article 2 est le fret pour le voyage, payé ou payable pour la cargaison, sans déduction... etc. »

Le résultat de cette proposition serait d'exclure le loyer dans le cas de charte-partie, quand il n'y a pas de cargaison et aussi de faire payer le fret du connaissement dans le cas où il y a charte-partie et de la cargaison à bord.

Dans les alinéas qui suivent, il propose :

Au 1°, les indemnités payées ou dues, c'est-à-dire d'ajouter *payées ou dues*.

Au 2°, « *indemnités déjà encaissées ou dues*, » et d'ajouter à la fin de cet alinéa les mots « *pendant le voyage* ».

Au 3°, « *les sommes payées ou dues au propriétaire de navire* », au lieu du mot « revenant ».

Au lieu des mots « pour assistance ou sauvetage » de mettre : « *pour les services de sauvetage ou d'assistance rendus pendant le voyage* ».

M. Autran, *président*. Je crois que l'amendement de M. Bradford peut être accueilli sur certains points.

En effet, sous le n° 1, je crois qu'il est utile d'ajouter « *payées ou dues* au propriétaire de navire pour avarie commune. » Par conséquent, il y aurait lieu de compléter le texte de la façon suggérée par M. Bradford.

Mais pour la fin du dernier paragraphe, je me permettrai de ne pas être tout à fait de son opinion, en ce sens que lorsque le propriétaire de navire a fait réparer le navire à ses propres frais — comme la question posée tantôt par M. Scott le faisait pressentir — il parait injuste de faire en réalité payer deux fois cette réparation par le propriétaire, et ce n'est évidemment pas là ce que vous avez voulu dire.

M. Leslie Scott. M. Bradford est d'accord sur ce point.

M. AUTRAN, *président*. En ce qui concerne le n° 2, je crois que la rédaction proposée par M. Bradford est également acceptable. « Damage collected or due for repairs or injury sustained by the vessel » : « Tous dommages récupérés ou dus pour les réparations et les avaries souffertes par le navire ».

J'admets également en ce qui me concerne personnellement, « les sommes d'argent payées ou dues au propriétaire de navire pour services de sauvetage ou d'assistance rendus pendant le voyage ». Cette formule précise en effet que c'est seulement cette indemnité de sauvetage qui peut être acquise au navire pendant le voyage qui doit être comprise dans l'abandon.

Sur ce point, je désire consulter la conférence pour voir si elle est d'accord sur la rédaction proposée par M. Bradford.

M. CHARLES LE JEUNE (Anvers). — Un seul mot pour signaler une légère omission.

De même que pour les avaries communes, on indique parmi les accessoires du navire, les avaries communes en tant qu'elles constituent des dommages subis par le navire et non réparés, il faut pour les « indemnités dues pour réparation de dommages quelconques subis par le navire », préciser au 2° de l'article 3 en ce qui concerne les dommages matériels qu'il s'agit des réparations non encore effectuées ».

M. AUTRAN, *président*. — C'est ce qui s'entend du reste. Dans une réunion comme la nôtre, où plusieurs langues se parlent, il est impossible de faire une rédaction qui soit absolument définitive. Laissez donc au Bureau Permanent le soin de mettre tout cela en ordre.

Reste une autre question : la plus importante.

Lorsque la Commission a indiqué dans son texte que le « fret visé à l'article 2 est le loyer ou le fret revenant au propriétaire de navire » nous avons entendu viser deux hypothèses absolument différentes.

Le fret est celui qui résulte du connaissement, c'est-à-dire quand le propriétaire exploite son navire lui-même et qu'il en encaisse le fret. Mais il arrive fréquemment qu'un propriétaire loue son navire et qu'il reçoit à raison de cette location (« time-charter ») un loyer. N'empêche que le capitaine de ce propriétaire reste toujours à bord, car il est très rare qu'on loue un navire nu et que le propriétaire ne conserve pas son mandataire à bord. Et dans ces conditions, si un fait dommageable quelconque vient à se produire pour des tiers, malgré que ce fait se soit produit pendant la durée de la location à un tiers, n'empêche que le propriétaire reste toujours responsable pour les faits de son préposé.

Nous avons apprécié, à la Commission de Paris, que dans l'abandon du navire, il fallait comprendre le fret, mais aussi le fret résultant de la location elle-même, et ce fret doit correspondre exclusivement à la période du voyage pendant lequel le fait dommageable s'est produit. Voilà la genèse de cet article. Je crois que lorsque j'ai ainsi expliqué avec plus de détails les raisons de cette disposition, nous serons d'accord pour admettre qu'il ne serait pas juste que le propriétaire, qui reçoit un bénéfice de cette location, ne fût pas tenu, en abandonnant le navire, d'abandonner en même temps le fruit civil du navire correspondant à la période pendant laquelle le fait dommageable se produit.

(*Translation by* Mr. Leslie Scott).

The President says that on the question of admitting Time Charter freight, the Paris Commission came to the conclusion that time charter

freight was just as much a fruit of the ship as bill of lading freight, and that therefore it ought to be treated *pari passu* and on the same footing as bill of lading freight. Any little difficulties as to working out the detail as to how the time charter hire, which is to be treated as part of the ship, shall be assessed, can be left to the Permanent Bureau; but, as a matter of principle, he says the charter hire ought to be left in the same position as it was in Paris — to be abandoned in exactly the same manner as the bill of lading freight. The English Deputation, as far as I know, is agreed upon that point.

M. Brown. — M. President and gentlemen, the first point of criticism that was directed against the amendment proposed by the American Deputation was that suggested by M. Leslie Scott, who says that if the owner were to collect sums in general average or by way of collision or other damages and were to invest those sums in the repair of the vessel it would be unjust that the owner should have to pay those sums twice. That doctrine has the hearty concurrence of my colleague and myself and it was not the purpose of our amendment to effect any different result and it would not effect any different result if the American proposals were accepted in toto, because you will remember, at the opening of the Conference, I proposed that the owner was to be credited in respect of the value of the repairs made during the voyage, and our proposition, as a consistent whole would not bring about the difficulty suggested by Mr. Leslie Scott. The reason that we have been compelled to make this amendment is that my former amendment has not yet been considered. As to the second criticism, the question, we confess, is a somewhat difficult one. It is one we have considered carefully and have concluded that on the whole it is wisest that the bill of lading freight, and not the charter freight, should be abandoned. In the first place it makes the law more harmonious; because, in regard to general average, it is

always bill-of-lading freight and not charter freight that is considered and upon which the adjustment is determined. The argument directed against that point of view is that the owner ought to be accountable for that which he has received — for the benefit he has derived from the voyage; and yet there are two sides always to this proposition. It is true the owner may have received a benefit, and yet the cargo may have paid a price for carriage; in that sense the cargo has invested something in the enterprise, and we think that sum should be given up, even though it has not found its way into the pocket of the owner. If it has not found its way into the pocket of the owner it is because of some private arrangement he has made with the charterers, and we think that the cargo owner ought not to be mulcted with that. Our principal objection, however, is a very practical one — and it is this — charters are made in all sorts of forms and plans. Many charters impose upon the charterer the obligation of paying all sorts of dues — tonnage dues, costs of coal, and even wages and profits of the crew; and that too, at times, when the charter gives to the owner the right of selection of the Master and crew. If the present proposals of the Committee find acceptance they will mean that an owner may always charter his vessel on terms that impose these burdens on a charterer; and thus, in fact, the owner, in the event of any disaster, will have the advantage of surrendering only the net freight and not the gross freight. And yet we have voted, by 8 countries to 3, that we should require the owner to surrender the gross freight and not the net freight : in other words, we are putting it in the power of the shipowner to defeat the whole of this Convention.

(Traduction orale par M. Louis Franck*).*

M. Brown a dit qu'à, son avis, qui est également celui de son collègue, le fret à abandonner doit être le fret du connaissement, et cela pour deux raisons :

La première raison, c'est que c'est la solution la plus simple, parce qu'il est aisé de s'assurer de ce qu'est ce fret.

La seconde raison, c'est que c'est la seule solution qui soit vraiment en harmonie avec les principes que la conférence a proclamés en matière de fret net. Il y a en effet, dit M. Brown, beaucoup de charte-parties qui mettent à la charge de l'affréteur une série de débours qui en réalité représentent la différence entre le fret brut et le fret net. Par conséquent, accepter qu'on puisse abandonner le fret de la charte-partie c'est permettre à l'armateur de s'arranger pour que le fret qu'il abandonne soit uniquement le fret net et non point le fret comprenant les débours.

M. Louis Franck. — S'il m'est parmis d'ajouter un mot, je dirai qu'il y a à la proposition de nos amis un obstacle. Qu'est-ce qu'ils font dans le cas d'un navire loué en time-charter et qui n'a pas de cargaison à bord parce que l'affréteur l'envoie sur lest; par exemple un navire est loué pour une année à un fret de £ 500 par mois. L'armateur l'emploie à aller prendre des cargaisons de blé au Danube et après l'avoir déchargé à Londres, il l'envoie à vide à la Baltique charger du bois pour avoir un fret de retour. Dans le voyage entre Londres et la Baltique, le navire entre en collision avec un autre bâtiment. Avec le système de nos amis américains, il n'y a pas de fret à abandonner, parce qu'il n'y a pas de cargaison à bord.

Le second point : Pourquoi obliger le propriétaire à abandonner le fret du connaissement? Ce n'est pas son fret. Je crois que pour être logique, il faut demander au propriétaire d'abandonner le navire avec le fruit qu'il produit, c'est-à-dire le loyer du navire lorsqu'il est loué en time-charter, le fret du connaissement si l'armateur exploite lui-même son navire.

Laissez-moi ajouter que la différence entre les deux systèmes ne vaut pas que nous nous y appliquions d'une façon aussi complète.

I will briefly sum up what I have said. The first point is this : If you take the bill-of-lading freight, what are you going to do with the ship on time charter, for which the owners get the freight, and which, temporarily, has no cargo on board because the man who has taken the ship has no cargo to give her and sends her in ballast to another port? The second point is : Why should you ask the shipowner to give you the bill-of-lading freight? It is not his — it belongs to the charterer. I think, on logical grounds, you must ask the shipowner to give you the ship with the fruit and benefit which she produces. That means, time-charter freight when it is time charter; bill-of-lading when it is bill-of-lading freight.

Mr Leslie Scott. — I suggest, Mr President and gentlemen, that it is most important that we should restrict ourselves this afternoon to the question of principle; if we are agreed that, roughly speaking, the fruits of the ship are to be surrendered or abandoned with the ship, the question as to how the freight is to be assessed — whether it is to be on charter freight or bill-of-lading freight — might very well be left to the Permanent Bureau to make a report to the Diplomatic Conference, where all the different Powers will be represented, and where the final decision will be given on the Report after the thing has been worked out in detail.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

M. Scott pense qu'il convient de se limiter à des questions de principe et de ne pas s'embarrasser des questions de rédaction ou de détail. La procédure serait la suivante. Le Bureau Permanent, ayant

pris connaissance des différentes opinions exprimées en ferait rapport et ce rapport serait adressé aux Gouvernements en même temps que les avant-projets de traités, car, dit M. Scott, tout ceci ira à bref délai à la Conférence diplomatique et celle-ci, ayant toute la matière devant elle, pourra prendre une décision.

M. LEFEBVRE (Alger). — M. Franck m'a quelque peu devancé dans la difficulté. Il vous a cité cette difficulté d'un navire qui voyage pour compte de son propriétaire et d'un navire en time-charter. Or, il est singulier de constater que l'on vous demande au nom de la justice et de l'équité de prononcer à l'égard de l'un et de l'autre un traitement différent. Pour ma part, je ne saurais l'approuver : Je suppose qu'un armateur envoie un navire de Venise à Tunis, pour charger une cargaison. Il n'a pas touché de fret. Et alors vous arrivez à cette conséquence singulière que si en cours de route le navire subit un évènement, l'armateur n'aura aucun fret à abandonner, tandis que s'il a loué son navire en time-charter, il devra le loyer. Quelle singulière bizarrerie ! Il ne paraît pas juste que vous assimiliez le fruit commercial du navire au fruit civil; il me paraît que vous devez protéger l'armateur contre une éventualité semblable. Je ne suis pas de ceux qui estiment que l'armateur doit être protégé contre ses fautes, au delà des limites du droit, mais nous avons pour devoir de prémunir l'armateur contre de semblables cas. Je vous demande en conséquence que le capitaine ne pourra être tenu de rapporter le loyer de son navire que si ce loyer correspond à un certain temps pendant lequel il a pu encaisser un fret. Mais lorsqu'au contraire le navire sera simplement loué et voyagera sur lest, il me paraît que vous ne pouvez contraindre l'armateur à rapporter le fret, parce que cette somme ne correspond à aucun fret quelconque. Voici mon amendement :

Ajouter au 1r paragraphe :

« *Mais le loyer ne sera dû par le propriétaire de navire* » *que dans tous les cas ou un fret aurait été dû au navire et* » *à raison de la période de temps pendant lequel ce fret aurait* » *été dû* ».

(Signé) LEFEBVRE, H. R. MILLER.

M. AUTRAN, *président*. — Plus personne ne demande la parole? Je soumets donc au vote la proposition de nos amis américains.

M. BROWN. — May I ask whether the question may not be divided and the vote first taken upon that branch of it which relates to Nos. 1 to 3?

THE PRESIDENT. — That is accepted. Do you insist on admitting the Charter party hire? Cannot you give way on that and consent that it should be referred to the Permanent Bureau for examination?

M. BROWN. — We are quite willing that the matter should be referred to the Bureau if it is thought that that is the most desirable course, and will not press the matter to a vote if the Conference think that we should withdraw it.

M. AUTRAN (président). — Nos collègues américains sont d'accord pour renvoyer la question au Bureau Permanent, de manière à ne pas éterniser le débat et d'arriver à une solution.

Nous arrivons à une seconde question, celle-ci étant au commencement de l'article : ce sont les prix de passage et il y a notre collègue M. le Professeur Vivante qui demande la parole sur cette question.

Mais, Messieurs, je dois appeler la plus sérieuse atten-

tion de la Conférence sur les traités que nous discutons à l'heure actuelle.

Vous savez que le gouvernement anglais a subordonné son adhésion aux codes sur l'Abordage et l'Assistance à la condition qu'un projet de traité sur la Responsabilité et sur les Priviléges et Hypothèques fût soumis en même temps à la 3me Conférence diplomatique qui se réunira à bref délai. Il est donc absolument indispensable que nous arrivions, avant la fin de cette conférence, à soumettre aux Gouvernements intéressés un texte de projet sur la Responsabilité des propriétaires de navires et sur les Hypothèques et Priviléges maritimes. Or, nous sommes à la fin de notre deuxième journée de réunion, nous n'avons plus que deux jours, et nous n'en sommes encore qu'à l'article 3 de l'avant-projet sur la Responsabilité. Aussi le Bureau m'a-t-il chargé de demander à la Conférence si elle ne verrait pas un très grand avantage, au point de vue pratique, à ce que la limite du temps accordé aux orateurs fût réduite de 10 à 5 minutes et que d'autre part, les Associations nationales délégassent autant que possible un de leurs membres pour soutenir leurs opinions; car ce qui nous importe, ce n'est pas l'opinion de chacun de nous — opinion qui a certes une grande valeur — mais l'opinion de chaque pays.

Je regrette que ce soit notre collègue Vivante qui subisse le premier cette loi, mais nous ne pourrons arriver à vider notre ordre du jour si nous ne prenons cette mesure.

Translation by Mr Leslie Scott).

It is proposed by the President that the time of the speeches should be limited to 5 minutes and that, so far as possible, each National Delegation should depute one of its Members to express the views of the Delegation. Where there are only two in a Delegation probably the rule would be relaxed, but the reason for the proposition is this, that the British Government has communicated with the

Belgian Government, asking for a postponement of the Diplomatic Conference on the first two Codes — collision and salvage — until the Venice Conference shall have brought up before the Belgian Government this Treaty on limitation of liability, with the view of that being brought before the Diplomatic Conference with the other two Codes. It is trerefore, the President reminds us, absolutely essential that this Code should be got through in a satisfactory form during this session, or, otherwise, the two first Codes on collision and salvage will fall to the ground. When I say « got through », I mean, got through in a form which can be presented to the Diplomatic Conference for further discussion, if any such further discussion upon it is necessary.

M. LE PROF. VIVANTE. — Ho chiesto di parlare per chiedare la soppressione di questo primo capoverso che dice : « Le prix du passage... etc. » Questo capoverso significa che allorquando l'armatore fa l'abbandono è in questo compreso non solo il nolo merci, ma anche il nolo passeggieri.

Ora se penso che nell' abbandono non è compreso il caso di responsabilità pel trasporto passeggieri, io mi domando se proprio sia questo il posto di risolvere tale questione; ed io ho pensato se non fosse il caso di comprendere nell' abbandono anche il nolo dovuto dai passeggieri, per due ragioni : una di logica ed una di pratica utilità.

La ragione di logica è questa : Io vedo un nesso fra la nave che si abbandona e la responsabilità dell' armatore, e capisco che egli sia obbligato ad abbandonare la nave per delle responsabilità incorse dalla nave, e che sia obbligato ad abbandonare il nolo, perchè il nolo, in fin dei conti, era pel correspettivo del trasporto che egli non ha potuto compiere. Ma che nesso esiste tra il viaggiatore ed il carico della nave ? Dov' è il nesso logico fra i due elementi ?

V' è pure una questione di pratica utilità. Io richiamo

l'attenzione dei miei colleghi che hanno sinceramente desiderato che la questione della responsabilità del capitano nei trasporti non venga pregiudicata. E volete vedere, invece, come la si pregiudica? Voi avete detto : Risolviamo cou la convenzione internazionale l'abbandono e la perdita del nolo nelle avarie pel trasporto delle merci, ma riserviamo alle leggi speciali la responsabilità dell' armatore pel trasporto dei passeggieri.

Ora se noi obblighiamo l'armatore ad abbandonare il nolo dei passeggieri ai danneggiati nelle merci, che cosa resta ai passeggieri?

Faccio un esempio. Supponiamo una nave che trasporti insieme merci e viaggiatori. Voi, con questa disposizione internazionale, dite all' armatore : « Lei si può liberare di ogni responsabilità con l'abbandono della nave e del nolo. » Ora che nave, che nolo, si lascia a questo armatore, a risarcimento del danno che ha subito?

Per ragioni di logica, di utilità ed anche di simmetria giuridica, riserviamo la questione, e per ora sopprimiamo questo capoverso dell' art. 2.

(Traduction orale par M. Betocchi)

M. le Prof. Vivante demande la suppression des mots « Le prix de passage est assimilé au fret en ce qui concerne l'abandon », demande qu'il base sur deux raisons de logique et de loyauté. Pour une raison de logique, parce qu'il ne comprend pas comment on puisse parler d'abandonner le prix de passage et le prix du transport des marchandises en même temps. Pour une raison de loyauté, parce qu'on a réservé aux législations nationales la limitation de la responsabilité en ce qui concerne le transport des personnes. Or, si on abandonne le prix de passage. au même titre que le fret, la question est préjudiciée.

(Verbal translation by M. L. Franck

The points made by Professor Vivante in favour of the construction of the words « passage money » as being in the same position as

freight are two in number : the first is that, as the question of liability for personal loss and damage is reserved, you ought not to include passage money. If you include it, and afterwards some form of limitation is accepted for this sort of reverse, then you would have nothing to give to that class of creditors. Further, a second point, says Professor Vivante, is that, as you have said we are reserving the question of limitation on personal losses and not deciding it in any sense, you should reserve it fully, and therefore you must leave out all that is relating to the contract of persons.

Dr. ALFRED SIEVEKING. — I have only two remarks to make on behalf of the German Association. We are of opinion, first of all, that in the freight which shall be abandoned to the creditor there should not be included salvage money as far as salvage has been effected by ships whose business it is to enter into salvage operations, because the ships engaged in salvage operations earn salvage instead of freight. The second point is that we should like to see the freight which is to be abandoned to the creditors restricted to the freight due or paid for goods which have been on board at the time when the accident occurred.

M. AUTRAN *(président)*. — Pardon, mon cher collègue, sur le 3°, il a été voté et la question a été renvoyée à la Commission pour rédaction. Il a été entendu que nous réservons en principe pour examen pour le Bureau la proposition de M. Bradford. Si vous voulez parler sur d'autres passages, vous avez la parole, mais je vous prie de vous borner au point que nous discutons.

Dr. ALFRED SIEVEKING. — I beg your pardon, you are quite right.

M. G. MARTINOLICH (Trieste) — Io sono in parte della opinione del signor prof. Vivante. Anch' io credo che non si possa abbandonare o decidere che venga abbandonato

anche tutto il prezzo di trasporto dei passegieri, e perciò oltre alle ragioni addotte dal prof. Vivanti ve n' è un' altra, ed è questa : il prezzo che paga un passeggiero per andare in America, per exempio, non è soltanto prezzo di trasporto sulla nave, ma comprende qualche altra cosa differente; comprende il prezzo del suo mantenimento, della sua panatica. L'armatore deve fornire al passegiero mantenimento e cure durante il trasporto. Ora il prezzo di queste prestazioni è qualche cosa di differente dal trasporto, e trovo ingiusto che l'armatore, in caso d'abbandono, debba perdere anche il prezzo di tali prestazioni. È la stessa cosa come il mantenimento che viene fornito in una locanda, in un albergo.

Si dovrebbe trovare un temperamento, e non si dovrebbe abandonare l'intero prezzo di passaggio che comprende quella somma che viene pagata non pel trasporto, ma pel mantunimento delle persone; somma che secondo l'opinione generale degli armatori va dai 2/5 alla metà.

Forse la questione non è oggi ancora matura. E se oggi non può decidersi quale parte del prezzo di passaggio deve essere abbandonata, io appoggio la proposta del prof. Vivanti, o per lo meno, noi dell' associazione austriaca siamo contrarî a che sia abbandonato l'intero prezzo di passaggio.

(*Traduction orale par* M. Betocchi)

M. Martinolich, au nom de la délégation autrichienne, appuie la proposition de M. Vivanti, pour les motifs énoncés par lui, et pour une autre raison encore : c'est que le prix de passage ne comprend pas seulement le prix du transport du passager mais également une prestation, c'est-à-dire le prix de la nourriture du voyage, absolument comme, en terre ferme, dans un hôtel.

Selon l'opinion actuellement reçue par les armateurs, la proportion entre le prix de la nourriture et le prix du transport est des deux cinquièmes à la moitié.

Toutefois, comme cette question n'est pas mûre, on pourrait tout au plus la renvoyer à une commission pour examen. Toutefois, le plus simple serait d'adopter la proposition de M. Vivante.

(*Verbal trauslation by* Mr Leslie Scott).

I may state very shortly in English that Sig. Martinolich seconds the proposal of prof. Vivante; he remarks that passage-money does not represent merely the cost of the carriage but also the cost of the maintenance of the passengers, the latter amounting to not less than two fifths or one half of the passage money.

Mr Booth. — Mr. President and gentlemen, my feeling on this subject corresponds very much to what I said this morning with regard to freight — that, I do not think the shipowners ought to ask their liability to be reduced too much. I think, myself, that it has always been considered that the freight and passage money were part of the fund which were to go to the creditors. I think we should adhere to that principle, and, just as with regard to freight it should be the gross freight, so with regard to passage money it should be the total passage money. But I also want to point out that in the majority of cases where the passage money amounts to any considerable sum at all, the ship with her earnings (probably without her earnings) will be found to exceed very considerably the limit of value of £ 8 a ton. I think certainly the large Italian passenger ships which are now running will be found to be very much above that value. They are, very largely, new steamers, and a modern passenger ship seldom falls below £ 10 or £ 11 per ton in value, even if fairly old.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Booth fait l'observation suivante :

Nous avons décidé ce matin, en ce qui concerne le fret, que les armateurs doivent se montrer larges : ils doivent abandonner le fret

brut, à forfait, sans réduction. Il n'a point d'autre opinion en ce qui concerne le prix de passage. Mais M. Booth ajoute que la question n'a pas d'intérêt pratique, parce que dans la plupart des cas, lorsque le prix de passage représente un montant sérieux, il s'agit de navires qui rarement représentent moins de £ 10 à £ 11 à la tonne.

M. AUTRAN *(président)*. — Je crois que la question est suffisamment discutée et je vous demande de voter sur la proposition de M. Vivante, s'il la maintient ; mais avant cela, je désire dissiper une équivoque. Dans les législations actuelles il a toujours été admis que les prix de passages étaient considérés comme le fret de cette marchandise humaine qu'est le passager et par conséquent, le prix de passage doit être considéré comme un fruit du navire qui doit être abandonné.

D'autre part, en ce qui concerne une réduction en France, je vous dirai que dans la pratique française, on n'en fait aucune et que lorsqu'un propriétaire fait abandon du prix de passage, il donne aux créanciers le prix de passage total, tel qu'il l'a reçu. La pratique française est donc d'accord avec les idées exprimées par M. Booth.

Enfin, une autre erreur qui paraît être commise sans doute par M. Vivante, est celle-ci :

Ce matin, lorsque nous avons décidé la question de la responsabilité des propriétaires de navires et que nous avons dit que la loi que nous projetons est une loi qui ne s'applique qu'aux choses, nous n'avons nullement entendu dire, je pense, qu'en ce qui concerne les personnes, la responsabilité du propriétaire fût indéfinie. Nous avons laissé à chaque législation nationale le soin de régler comme elle l'entend, cette question de responsabilité à raison de pertes de vies humaines ou de blessures.

M. Vivanti dit : mais vous avez attribué le navire et le fret aux créanciers pour marchandises. Mais les passagers, qu'en faites-vous ?

Il arrive, ce qui arrive tous les jours quand il y a plusieurs créanciers et un gage commun : ils viendront en concours entre eux.

M. VIVANTE (Venise). — Il signor Presidente ha detto che in Francia, e cosè si può dire anche in Italia, quando si abbandona il nolo, lo si abbandona per le merci come pei passeggieri, perchè le leggi obbligano l'abbandono di tutti i beni.

Ma dal momento che voi introducete con questa riforma una legge che limita la responsabilità per le merci, perchè volete abbandonare anche quel correspettivo che proviene dai passeggieri ? Che cosa resta — domando al *bureau* — da fornire ai passeggieri che rimangono vittime d' un abbordaggio ? Si dirà : accadrà come in un fallimento ; concorreranno insieme le famiglie dei viaggiatori morti ed i feriti.

Ma nel caso in questione, non c'è tale concorso dei creditori. Quì è detto che concorreranno pel valore della nave soltanto i danneggiati delle merci.

È meglio dunque che riserviamo tale questione, perchè se volessimo risolverla realmente, dovremmo ammettere il concorso dei danneggiati tanto per la perdita delle merci, quanto per la perdita delle persone.

Perciò io insisto nella mia proposizione.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK).

M. Vivante insiste en faisant valoir l'argument suivant : Vous ne vous occupez pas de la responsabilité pour dommages corporels ; ne vous occupez donc pas du prix de passage. Voilà en substance ce qu'a dit l'honorable professeur.

M. LOUIS FRANCK. — Je ne peux m'abstenir de répondre quelques mots. Il n'y a rien de commun entre les deux

ordres d'idées qu'une similitude de mots. Quand vous abandonnez vous devez abandonner aussi le prix de passage qui fait partie de la fortune de mer, tout comme le fret.

Quelle sera la situation des gens qui ont subi un dommage corporel? Mais ils viendront, en vertu de leur loi nationale, prendre leur part de cette fortune de mer. Il n'est pas dit un mot, dans ce traité, dont le sens serait que seuls les créanciers pour dommages matériels auraient ce droit.

Nous passons au vote.

Ceux qui sont d'avis d'accepter le texte du projet répondront « oui ». Ceux qui sont d'avis d'accepter la proposition de M. Vivante répondront « non ».

L'article du projet est adopté par toutes les nations, sauf l'Autriche.

The article of the draft-treaty is carried by all the Nations, Austria excepted.

M AUTRAN. — Nous avons à examiner le dernier paragraphe de l'article 3 :

« Ne sont pas considérés comme accessoires du na-
» vire... etc.

M. COGLIOLO. — Io ho domandato la parola per sottomettere alcune osservazioni contro l'esclusione fatta delle indemnità pagate in virtù dei contratti di assicurazione; esclusione provocata dalla formazione del patrimonio di mare da abbandonarsi.

Per due ragioni io ritengo che le indennità di assicurazione debbano essere compresse nel patrimonio di mare.

La prima ragione è d'indole puramente giuridica, in quanto che noi abbiamo altri punti del diritto che ci dicono che l'assicurazione viene a sostituire la cosa.

M. Louis Franck, (Anvers). — Pour ne pas prolonger cette discussion inutile et avec toute la courtoisie possible, je me permets de faire remarquer à M. Cogliolo que s'il persiste, nous devrons certainement poser la question préalable.

La question de savoir si l'indemnité d'assurance serait comprise a été tranchée à trois conférences successives, et on ne peut donc plus la remettre en discussion.

M. Cogliolo. — Dal momento che c' è questa unanimita delle precedenti conferenze, diventa inutile qualumque parola in proposito. Però, ci tengo risulti dal verbale la mia opinione personale : che la indennità debba essere compresa,per la ragione giuridica che il prezzo sostituisce la cosa ; e per una ragione di alta moralità, poichè io non trovo giusto che l'armatore prenda l'assicurazione per sè ed abbandoni la nave, dal momento che questa è sparita.

M. Autran, (*président*). — Aucun amendement n'étant plus proposé, je considère le paragraphe final comme adopté.

(*Adhésion. — Carried*).

M. Autran, (*président*). — Nous arrivons donc au dernier paragraphe de l'article 3.

M. Lefebvre, (Alger). — C'est au sujet de la question des surestaries que j'ai le désir de parler.

J'ai vainement cherché dans les articles 2 et 3 l'indication de la catégorie des créanciers à qui devait appartenir un droit de privilège sur cette indemnité spéciale. Je n'ai pas besoin de vous remémorer que les surestaries sont considérées par la plupart des tribunaux comme un accessoire du fret. Mais c'est à juste titre que l'on s'est élevé contre

cette notion. J'ai été, pour ma part, et dans différents procès, une véritable victime de cette façon de voir. C'est ainsi que j'ai vu juger par la Cour d'appel que celui-là seul pouvait être créancier de surestaries, qui était créancier du fret. Or, pour ceux qui sont habitués aux choses maritimes, cette définition est exorbitante.

Or, dans l'avant-projet que nous discutons, il est dit que le propriétaire ne répond pas personnellement, mais seulement sur le navire le fret et ses accessoires ; dès lors, je n'aurais peut-être pas dû intervenir parce que j'aurais dû penser que le Comité Maritime International estimait, suivant la doctrine, que les surestaries constituent un accessoire du fret. Encore que cette doctrine me soit bien antipathique, j'aurais pu m'y rallier si elle avait eu pour effet de faire rentrer les surestaries dans les montants représentant l'actif à abandonner. Mais votre article dit que le propriétaire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire, le fret et les accesoires du navire. Il s'ensuit que les surestaries ne sont pas comprises dans l'énumération de la formation de l'actif.

Je vous demande donc de le préciser, soit dans un article additionnel, soit en incorporant expressément le mot « surestaries » dans un des trois paragraphes de l'article 3.

Il est essentiel que les surestaries, qui sont un fruit qui accroît la valeur du navire et doit revenir aux créanciers, soient comprises dans les valeurs que l'armateur doit abandonner à ses créanciers.

(*Translation by* M. Leslie Scott)

Shortly what M. Lefebvre says is this, that if demurrage falls really under the same category as freight and its accessories it ought to be said : that demurrage is paid, in fact, for the use of the ship during the period that it is delayed, and that therefore although in

some regards objectionable he is willing to admit that it is, for practical purposes, a fruit of the voyage payable before the end of the voyage, as defined by the Code, and therefore within the principle of « Fortune de mer » at risk during the voyage, defined by the Code.

M. HARRY R. MILLER (London). — I do not wish to detain the Conference upon the remarks our friend has just made, but I should like to put this view before you, that demurrage is not at all one of the accessories of the voyage, or in any way of the same nature as freight. It is, in a sense, merely damages for detention, and is not a thing that is really contemplated when the charter-party is entered into. For these reasons, on behalf of myself, and, I think I may say of all my English colleagues, we do not think demurrage should be included.

M. AUTRAN (*président*). — L'amendement de M. Lefebvre se traduirait en ajoutant un 4° à l'article :

« *4° Les surestaries dues ou acquises pendant le cours du voyage* ».

Je dois dire qu'en France, on abandonne toujours les surestaries, en même temps qu'on abandonne le fret.

Plus personne ne demande la parole sur cet amendement ?

Je mets donc aux voix la proposition de M. Lefebvre.

Accepté à la majorité. — Carried by a majority.

M. AUTRAN (*président*). — Nous abordons donc l'article 4.

ARTICLE IV

S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la res-

If there exists in favor of creditors any right of priority on the vessel or freight with regard to which no limitation of liability is

ponsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

permitted, the shipowner shall be liable to make up the amount forming the limit of his liability by a payment equal to the sum for the recovery of which such creditors may avail themselves of their right of priority.

MR. BROWN. — The purpose of this Article, as I read it, is to compel a shipowner to preserve, for the benefit of a certain class of creditors, the value of a vessel, freight and accessories, and the class of creditors to be protected in that way, I think, is the class of creditors whose claims are limited — I mean in respect to which the shipowner's liability is limited. If that is the purpose of the Article, as I think it is, then I think it is not properly expressed, because the shipowner is only required to make good the fund in case of diminution by reason of priority of lien. I think the fund ought to be made good in case of any diminution. Suppose, for instance, there were concurrent liens of equal rank, and one lien is not limited in any way, whereas the other liens are limited, if all these lienors appear in Court together it will be the duty of the Court, in the first instance, to devote the fund rateably, and I tink, so far as any part of the fund is attributed to a lienor whose claim is not limited, that part of the fund should be made good. I therefore propose, as an amendment, that the words « right of priority » be struck out where they occur twice in this Article, and that the word « lien » be substituted.

MR. LESLIE SCOTT. — Will you kindly explain that a little more fully because it is an important thing.

MR. BROWN. — A suggestion has been made, and,

I think, very properly made, that my proposal should await the action of this Conference on the general subject of liens. That proposal has my hearty concurrence.

(*Traduction par* M. Louis Franck).

M. Brown signale que la rédaction de l'article 4 ne lui donne pas satisfaction, sous certains rapports, parce qu'il semble trancher non seulement une question de privilèges, mais qu'il semble prévoir également dans une certaine mesure comment des créanciers privilégiés pour lesquels la limitation existe, viendront en rang pro rata.

M. Scott propose de remettre la discussion jusqu'à ce que nous en soyons arrivés aux privilèges mêmes.

D'accord. — Agreed.

Article V.

Le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage, ou le montant de son prix en cas de vente par autorité de justice.

The shipowner may substitute for the vessel its value at the end of the voyage, or the total sum realized in case of a sale pursuant to the order of a Court.

M. Judge Bradford (United States). — I desire to offer an amendment, because it seems to me that Article 5 as it now stands is calculated to do very great injustice, as I think I can make plain in few words. My amendment is to strike out the words « Or the total sum realized in case of a sale pursuant to the Order of the Court ». It seems to me that the words. « A sale pursuant to the Order of the Court » ought to be struck out. Take the case of a judgment obtained in a Court, not in the Court of Admiralty, not in a Maritime Court, but in a Common Law tribunal and the sale of the vessel by order of a Judge. That sale, however it may be in other Countries, certainly in the United States will not divest Maritime liens. The ship will be sold subject to any Maritime lien.

Therefore if you have a vessel the clear value of which is I will say £ 50,000, and you have a Maritime lien upon her amounting to £ 40,000, what would the fund purchaser pay for that vessel — what would the fund realize if the purchaser knew that there were Maritime liens against that vessel amounting to £ 40,000? Would he bid the clear value of £ 50,000? Certainly not : all that that vessel would bring in under those circumstances would be £ 10,000. Now I cannot believe that this Conference intends any such result, and therefore in my judgment those words ought to go out.

Traduction orale par M. Leslie Scott)

M. Bradford vient de dire que la dernière partie de l'article doit être omise « ou le montant de son prix en cas de vente par autorité de justice » parce qu'aux Etats-Unis, on peut poursuivre un navire devant les tribunaux de droit commun et quand il y a une vente de navire par autorité de justice, le privilège continue même après cette vente ; par conséquent, un acheteur en justice ne donnerait que la valeur du navire après déduction du montant des privilèges. Et M. Bradford ajoute qu'il ne croit pas que c'était l'intention de la conférence d'en arriver à ce résultat.

M. Leslie Scott. — Sans doute, si je puis ajouter quelques mots, M. Bradford a raison ; mais je me permettrai d'observer que c'est là essentiellement une question de rédaction que le Bureau Permanent pourra très bien arranger.

M. Louis Franck. L'idée est celle-ci : il faut laisser au propriétaire le droit de donner à la place de son navire, la valeur en argent de ce navire. C'est la question de principe. Se pose ensuite la question de savoir comment on doit s'assurer quelle est cette valeur, et pour cela on avait ajouté à Paris que la vente judiciaire était un des

moyens qui signalait cette valeur. Mais les objections de M. Bradford sont extrêmement pertinentes et je crois que nous devons nous en tenir au principe et charger le Bureau Permanent de modifier la rédaction de l'article, car il faut évidemment que le créancier soit protégé contre tout arbitraire à ce sujet. C'est une question qui ne peut être tranchée par une rédaction qu'on improviserait.

M. AUTRAN (*président*). — Je crois que tout le monde est d'accord, sauf à déférer la question de rédaction au Bureau Permanent ?

(Oui !)

ARTICLE VI.

Dans tous les cas, le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires visés à l'art. 2, par le montant d'une indemnité limitée, pour chaque voyage, à 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire ou à une somme équivalente.

In every case the shipowner shall have the right to obtain the release of the vessel, the freight and the accessories mentioned in article 2, by the payment of an amount limited, for each voyage, to eight pounds sterling or its equivalent.

M. JUDGE BRADFORD. — In view of the action of previous Conferences it is only by reason of the strong conviction entertained by the Delegates from the United States as to the sentiments existing there upon the subject that I venture to offer the following resolution — to amend the proposed Draft-Treaty by striking out Article 6.

Now M. President and Gentlemen, personally I do not believe that there is one chance in a thousand that the United States will ever accept Article 6 as it now stands. It seems to us to be objectionable both in principle and also as calculated to do injustice to the creditor. In the United States we have a limited liability system which has

produced most satisfactory results. The liability is there limited to the value of the ship and the pending freight. There is no alternative extended there as is proposed here to the shipowner to pay an arbitrary sum in order to limit his liability. We submit to this Conference that as was stated by one of the English Delegates in another connection this morning, there is no logic in it. If there be a claim against a vessel the claim is against the entire lien; it is not against any aliquot, or any other proportion, or any portion, but against the entire lien. Now why should the right be extended to the shipowner to pay the arbitrary sum of £ 8 sterling in order to limit his liability. If £ 8 sterling amount to more than the value of the ship will he pay it? Of course not. Will he pay it unless it be to his advantage to pay it? Certainly not. As was stated by one of the distinguished gentlemen now on the platform, this morning, that alternative payment is for the advantage of the shipowner. Then if it be for the advantage of the shipowner at whose disadvantage is it? If the shipowner be benefited where does the detriment fall? We say upon the creditor. This proposition contained in Article 6 may be satisfactory and acceptable to a nation of shipowners when it is very far from acceptable to a nation of cargo-owners and cargo furnishers; and when the question is presented or arises as between English representatives of the first class of nation and those who represent the second there must be some concession or there can never be any agreement. Therefore I say, and I have no hesitation in saying it, that the United States in my judgment will not accept this Treatry with Article 6 in its present form. I fear I am trespassing upon the time of the Conference, but it is a matter of great importance. I do not go so far as to say that the United States would stand upon what it considers the logic of the thing under all circumstances,

provided there be a reasonable concession with respect to the amount per ton to be paid. Personally (and I think I speak for my colleague also) we are opposed to the principle of the thing as well as to the amount; but I will not venture to go so far as to say that if that amount be raised sufficiently to afford reasonable protection to the creditors as well as to the shipowners, it might not be accepted by the United States. But in its present form in my judgment it is simply an impossibility.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

L'honorable M. Bradford dit que le principe de l'article 6 est inacceptable. Il pense que le Gouvernement des Etats-Unis ne pourrait y donner son assentiment. Le motif est que si vous donnez à l'armateur le droit de se libérer par l'abandon, c'est une grande faveur et il n'y a pas lieu d'y ajouter l'option, quand le navire à une plus grande valeur, de se libérer par le payement de £ 8 par tonne. Il dit que quant à lui-même et son collègue, ils sont adversaires de l'option entre les deux modes de libération. et il ne pense pas qu'on pourrait jamais décider le Gouvernement américain à adopter le traité tel qu'il est; mais il ne va pas jusqu'à dire que les Etats-Unis se refuseraient à changer d'attitude si on augmentait le chiffre de £ 8 suffisamment pour donner toutes garanties aux créanciers.

M. Louis Franck. — Je me permets de faire observer que l'honorable M. Bradford n'est pas *en ordre* comme on dit en Anglais, attendu qu'à trois reprises la Conférence à voté le principe, et j'ajoute que tout en étant extrêmement reconnaissant pour ce que M. Bradford a dit, il ne faut pas perdre de vue qu'à la Conférence de Londres les Etats-Unis étaient représentés par l'honorable M. Choate, ambassadeur à Londres, et M. Mynderse et que c'est là que pour la première fois le principe de ce système optionnel a été voté après un très long débat. Or, les Etats-Unis n'ont pas voté contre; ils ont voté pour. Et je crois également que lorsque le principe a été confirmé à la

conférence de Paris, les Etats-Unis étaient aussi représentés et que leur vote était dans le même sens.

* * *

I think I am bound to say that His Honour Judge Bradford is not quite in order, because the Conference has three times voted on the subject, and I cannot forget that on one of the occasions the United States were represented by the Ambassador M. Choate. I may point out also that the principle of this Article is not before the Meeting. The principle has been decided upon by former Conferences, and the plan has always been first to settle after full discussion the principle and then refer it to some Sub-Committee in order that the general principle may be put into proper words to form a Draft-Treaty, and may be brought in accord with the general dispositions of law. We are at present in the second of those stages in the discussion of this matter. As far as the American Nation is concerned I was saying when I spoke in French that this principle of not giving an option but enlarging the American Continental principle of abandonment with a maximum limit of £ 8 a ton, has been introduced as a compromise after years of discussion between the Continental and American view on the one side and the British view on the other side; and that when this optional system was proposed the United States were represented at the London Meeting of 1899, and among the American Delegates representing the United States' Association was M. Choate the U. S. Ambassador and M. Mynderse. We voted upon and accepted the compromise, and although I have not the text before me, I think there were other occasions when the matter came up in which the vote of the United States was to the same effect.

M. JUDGE BRADFORD. — I think they abstained.

M. LOUIS FRANCK. — At London they voted for it.

SIR WILLIAM PICKFORD. — After what M. Franck has said I have very little to add. I was going to point out that the principle of this Article had been accepted as a matter of compromise. I entirely agree with Judge Bradford that no Treaty or agreement of any sort or description will ever be got into working order if either the shipowners or the cargo-owners take every advantage that is to be obtained, and I hope that we and all the other Nations have always conducted the discussions here with an intention and a wish to make concessions to one another in order to come to an agreement. Of course there do come up points upon which we cannot agree, and then we do not agree ; but I should not like it to be thought that a shipowning nation is trying in these Treaties to get a concession in the way of an advantage against the Shipping nations, and I do not think the conduct of Great Britain has been to do this. We had our own simple law of personal liability limited to £ 8 a ton. The Continental Nations wish to have the system of abandonment introduced. We objected to it being introduced simply and without any alternative ; but we said if the alternative of £ 8 a ton was given we were willing to grant the alternative of the right of abandonment ; and that was agreed to long ago, as M. Franck has just pointed out. It may be well to upset it now or it may not, but I wish to make the position of the British representatives perfectly clear on this point — that that compromise having been accepted in that way, and being in their opinion a fair proposition for agreement, we certainly cannot assent to any modification either by the exclusion of the alternative of £ 8 a ton or by any increase of liability over the £ 8 a ton.

M. AUTRAN (*président*). — Je crois qu'après les explications fournies de part et d'autre, notamment par M. Pickford et M. Bradford et le résumé fait par M. Franck, il est superflu de remettre la question en discussion. Ce sera plus tard, à la Conférence diplomatique, que les Gouvernements auront à examiner s'ils persistent, mais quant à nous, nous ne pouvons que confirmer une fois de plus le principe. Par conséquent, et sous le bénéfice des observations de l'honorable M. Bradford, je vous prie de considérer comme acquis l'article 6.

M. BROWN (New-York). — I think in the remarks that have been made subsequent to my colleague's speech there has been a certain injustice done to the United States. I happen to know the views of M. Mynderse, the Delegate to London, as he was my partner, and I happen also to know the vieuws of our Ambassador M. Choate. Now both those gentlemen thought that our own system and the Continental system as to limitation of liability was the proper system. They were willing personally, if no other means could be found to bring about the unification of the law, to concede this double system of limitation, and in those views I fully concur. I feel the dual system is illogical and it is not a right system ; but it is better to have that system than diverse laws every where. Nevertheless I feel it is my duty to state to you the facts that have developed in my Country during these three years. We know now more than was known to M. Mynderse three years ago about the probable action of Congress. We have investigated what will probably be that action, and there is very little — almost no — chance of this Convention being adopted or ratified by the United States if that Article 6 remains as it now is ; and I feel it my duty to warn this Convention that its labours are not

likely to be of any great value on this point unless the adherence of the United States is secured. In support of that statement I take the liberty of telling you how large a part in the commerce of the world is taken by the United States. The latest statistics of our State Department representing the value of the Exports and Imports of all the Countries in the World state that the value of the Exports and Imports for the last year that is available (1904) are as follows :

Total imports and exports of the Continent of Europe in millions of dollars	2556
North America (excluding the United States)	433
South America	171
Asia	203
Oceania	53
Africa	33
United States	2452

You will see therefore that the commerce of the United States is substantially equivalent to the aggregate of the commerce of all Europe and amounts to more than 40 per cent. of the commerce of the whole World. Now I think it is hardly worth while to adopt any Treaty to which the United States shall not be a party — at least it would fail signally in achieving the results that are hoped for it.

M. Louis Franck. — I would not like it to be thought that anything which I may have said would be considered as being an injustice to the United States. The only thing I may perhaps be allowed to point out to M. Brown is that when he speaks of statistics of imports and exports he should not take the statistics of one side only ; because a large part of that commerce that he attributes to the United States is also our Continental commerce and is to

a large extent insured in Europe. I do not think we can go on in that way, each of us saying « Our Government will never accept this or that » : we should do our best to come to some sort of compromise. But the main point that I want to put to the Meeting now is that no proposal upon the merits of this Article is in order because the principle has already been decided; we must leave it as it is and face the events as they are.

Article VII.

Le voyage sera réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née.

Les risques de tout nouveau voyage sont pour compte du propriétaire, sans qu'ils puissent diminuer le gage déterminé par les articles précédents.

The voyage shall be deemed to be at an end after the complete discharge of the merchandise and passengers on board at the moment when the obligation arose.

The risks of every subsequent voyage shall be borne by the shipowner without the possibility of their diminishing the security defined by the preceding articles.

M. Autran (*président*). — Sur ce point, il ne peut y avoir de discussion.

M. G. Martinolich (Trieste). — Noi dell' Associazione austriaca siamó perfettamente d'accordo col tenore di questo articolo che ci pare, peró, abbia bisogno di due parole di completamento.

Quí si parla di bastimenti che hanno merci e passeggieri a bordo ; ma vi sono dei bastimenti che navigano vuoti. Noi proponiamo, per conseguenza, che vengano aggiunte le parole : « e pei bastimenti vuoti, all' arrivo del porto di destinazione ».

M. Autran (*président*). — La rédaction de ce second paragraphe n'est peut-être pas très heureuse, et M. Ver-

neaux me dit qu'il en propose une autre. Là encore, je vous prie de renvoyer la rédaction au Bureau Permanent qui s'inspirera des idées ici indiquées.

Dr. Stubbs (London). — With regard to the Amendment proposed by the International Law Committee to the second part of Art. 7, it is very possible to consider that it is an omission or an oversight, but it appears to the Committee to be material to correct it. The second part runs as follows : « The risks of every subsequent voyage shall be borne by the shipowner without the possibility of their diminishing the security defined by the preceding Articles ». It does not say in what way they shall be borne by the shipowner, but it certainly reads as if it was meant that the shipowner shall be liable altogether. The Amendment we propose is in these words, that those two lines in the second part of Article 7 should run in this form : « *In respect of every subsequent voyage the shipowner shall be liable as defined by the preceding articles ; but this liability shall not diminish the security of claimants in respect of previous voyages* ». The last part of that paragraph is added because the wording of the second part of Article 7 is not good English, and, as far as I can understand the Frensch version is almost equally bad.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

L'amendement de M. Stubbs est le suivant :

« *Pour tout voyage ultérieur, le propriétaire de navire sera responsable, ainsi qu'il vient d'être dit dans les articles précédents, mais cette responsabilité ne dominuera pas les garanties des créaneurs pour les voyages antérieurs* ».

M. Stubbs estime que la responsabilité dont s'agit n'est pas clairement définie et qu'il convient de ne pas laisser de doute à ce sujet.

Ce sont, en somme, des rédactions différentes.

M. Brown (New-York). — Without leaving my seat may I say a word? I think the first paragraph has an

obvious oversight in it, inasmuch as it does not provide for the case in which a voyage shall be broken up and the goods never discharged at all. I think there ought to be added at the end of that paragraph the words :

« OR ON THE JUSTIFIABLE ABANDONMENT OF THE VOYAGE ».

M. AUTRAN (*président*). — M. Brown fait remarquer qu'on suppose que le voyage se termine toujours. Or, il se peut que par suite d'un accident, le voyage ne se termine pas. Il conclut que le voyage sera également considéré comme fini lorsqu'il doit être considéré comme définitivement abandonné.

ARTICLE VIII.

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit des créanciers de saisir le navire dans un port d'escale, même avant la fin du voyage. La caution donnée pour obtenir mainlevée ne sera pas affectée par les événements ultérieurs.

The preceding provisions shall not prejudice the right of the creditors to seize the vessel at a port of call even before the end of the voyage. The bail given to obtain the release of the ship shall not be affected by subsequent events.

M. AUTRAN (*président*). — A titre d'explication je dirai que cet article est inspiré par ce que nous pratiquons chaque jour. Il peut arriver qu'un navire, étant entré en abordage avec un autre, est saisi dans un port d'escale, à la requête des créanciers victimes.

Voici alors ce qui se passe d'ordinaire. Le propriétaire du navire saisi ou ses assureurs donnent immédiatement caution pour le faire relâcher et dans ces conditions, comme cette caution est spécialement affectée aux réclamations qui sont ainsi formulées, il est bien certain que quels que soient les événements ultérieurs qui pourront

survenir ensuite dans la navigation, cette caution demeure acquise aux premiers créanciers et n'est nullement affectée par ces événements ultérieurs.

Ce texte adopté par la Commission de Paris correspond à des mesures dont le caractère d'utilité pratique est incontestable.

M. Brown (New-York). — It is the opinion of the American Delegates that this Article, as drawn, impairs the symmetry of the entire work of this Conference — in effect it splits up one voyage into two parts with separate liabilities. I think the liability ought to be a single liability from beginning to end, and all covered by the same limit.

(*Traduction orale par* M. Autran)

M. Brown dit que d'après les vues de l'Association américaine, il faudrait qu'il n'y eut qu'une responsabilité unique par voyage, que le texte est donc en contradiction avec ces vues.

M. Autran (*président*). — Mais si nous devons entrer dans cette voie, qu'est-ce qui arrivera ? C'est que lorsqu'un accident survient et que le navire est saisi, le propriétaire le laissera là où il est et ne donnera pas de caution, de sorte que le navire ne naviguera plus. Cela ne serait ni à l'avantage du navire et de sa cargaison, ni à celui du créancier, que des capitaux aussi considérables soient immobilisés pendant un temps qui pourrait être très long.

M. Brown (New-York). — If I may be indulged with another word : It is, of course, a practical necessity of commerce that vessels should not be detained, but released immediately on bail ; and that would be the case. In order to explain to the Conference what is my idea. I will read my proposed Amendment to Article 8. « *The preceding*

provisions shall not prejudice the right of the creditors to seize the vessel at any time even before the end of the voyage ; but the measure of redress accorded to all the creditors for the voyage shall not exceed the value of the vessel at the end of the voyage, together with her freight and accessories. The proceedings authorised in this Article may, nevertheless, be prosecuted to Judgment and execution provided the several creditors give proper guarantees to refund to the shipowner any sum which shall prove to have been in excess of the proper measure of redress. »

Article IX

Les dispositions précédentes s'appliquent aux responsabilités relatives à l'obligation d'enlever l'épave du navire, qu'il y ait ou non faute du Capitaine.

Elle ne s'appliquent pas aux responsabilités dérivant des fautes personnelles du propriétaire.

The preceding provisions shall apply to liabilities arising out of an obligation to raise the wreck of a vessel whether the wreck was occasioned by the fault of the Captain or not.

They shall not apply to liabilities arising from the personal default of the owner.

M. Autran (*président*). — Le paragraphe 1er de l'article 9 s'applique au cas de cette obligation exceptionnellement onéreuse que certains Gouvernements font peser sur les armateurs d'enlever l'épave de leur navire coulé dans un endroit quelconque. Cette opération coûte quelquefois extrêmement cher et en France, la loi du 12 août 1885 est venue mettre un terme à de véritables abus qui étaient commis par les juridictions administratives en la matière. On considérait que le fait d'abandonner une épave dans un chenal, c'était comme abandonner une charrette sur la grande route. La loi du 12 août 1885 en France est venue donner satisfaction aux armateurs dans cet ordre d'idées, et somme toute, le premier paragraphe de l'article 9 n'est

à quelque chose près que la reproduction de cette disposition de notre loi française. Personnellement, je vous demande d'adopter l'article 9 en entier.

M. RENÉ VERNEAUX. — Je déposerai un amendement et je demanderai au Bureau d'en tenir compte.

M. AUTRAN (*président*). — Monsieur le représentant du Gouvernement espagnol, désire vous faire part d'un vœu qui est émis par les Chambres de commerce espagnoles.

M. JOSÉ VELEZ Y CORRALES (Espagne). — Si la question est ou non pertinente, c'est ce que vous apprécierez, mais voici ce que j'extrais du vœu émis par les Chambres de Commerce d'Espagne :

« Qu'il intervienne un accord limitant la responsabilité » des armateurs en cas d'accidents pendant le chargement » et le déchargement, eu égard aux cas fréquents où des » navires espagnols sont retenus à raison de pareilles » causes, dont doit répondre celui qui surveille ces opé- » rations, ou celui pour compte duquel elles se font » (1).

Dr. CHARLES STUBBS (London). — I have to propose one short additional Article, which I will call Article 10, in the following words : « *If, according to the National Law the charterer is liable as owner he shall have the same right to the limitation of liability as the owner* ». The draft Treaty, as it stands at present, relates to the limitation of ship-

(1) « Un acuerdo limitando la responsabilidad de los armadores » en los casos de accidentes en la carga o descarga, en vista de la » frecuencia con que actualmente se declara la traba de buques » españoles por aquellas causes, de las que debe ser responsable » quien verifique aquellas operaciones o la persona por cuya cuenta » se tragan ».

owners' liability; and, in England, until recently, no one had an idea that there could be any question that a charterer, who was more or less in the position of the owner for the time being, would be able to limit his liability. But a case came before the Courts a short time ago in which it was held that the charterer, although he was, in the circumstances, liable and had to pay a considerable sum, was not entitled to the privilege of the owner of limiting his liability. It may possibly be that the law of other countries will be found to be in the same position; and, if that is so, it will be useful to have this Article in the Treaty.

M. JUDGE BRADFORD. — I beg to second the Amendment. I think it is eminently proper.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK)

M. le Dr. Stubbs propose l'amendement suivant, dont il ferait un article 10 :

« *Lorsque, d'après la loi nationale, l'affréteur est tenu de la même responsabilité qu'un propriétaire de navire, il aura droit à la même limitation que le propriétaire de navire.* »

M. Bradford a déclaré appuyer cette proposition.

Quand l'affréteur, — dans des circonstances que nous n'avons pas à examiner — se trouve tenu au même titre qu'un propriétaire de navire, cet affréteur doit avoir le même bénéfice qu'un propriétaire de navire aurait eu lui-même et le même droit de recourir à l'abandon. Il ne faut pas que les créanciers viennent dire : Vous, vous n'êtes pas le propriétaire et vous n'avez pas le droit de vous libérer par l'abandon.

M. LOUIS FRANCK. — En ce qui me concerne personnellement, je n'ai pas pu demander l'avis de nos amis de Belgique.

M. RENÉ VERNEAUX (Paris). — Je déposerai un amendement dans ce sens :

« *Les créanciers pour dommages visés dans les précédentes dispositions n'ont pas d'action contre l'armateur, en tant que personne distincte du propriétaire de navire* ».

M. Ch. Eug. Lefebvre (Alger). — Je demande la parole pour déterminer quelle est la personne à laquelle les créanciers devront s'adresser. Il ne semble ni naturel, ni logique, ni juridique que dans le travail que nous avons à parfaire à l'heure qu'il est, nous envisagions une catégorie d'armateurs qui ne soit pas responsable à l'égard des créanciers. Il me paraît que la personne responsable peut seule être le propriétaire, puisque c'est la personne que les créanciers ont immédiatement devant eux. Mais vous pourriez, pour donner satisfaction aux délégués qui viennent de parler, stipuler que le propriétaire devra payer, sauf son recours contre l'affréteur, ce qui semble plus juste, et surtout plus pratique.

M. Autran (*président*). — La question qui est posée par M. Verneaux est absolument différente de celle posée par M. Stubbs.

M. Stubbs a en vue le time-charterer et dit que toutes les fois que, d'après la loi nationale, le time-charterer sera exposé aux mêmes responsabilités, il aura également le bénéfice de la même limitation que le propriétaire de navire.

Cela suppose par conséquent que pour pouvoir abandonner le navire ou pour pouvoir se libérer par un payement de £ 8 à la tonne, il devra s'entendre préalablement avec le propriétaire du navire.

L'amendement que M. Verneaux propose d'ajouter, vise une toute autre situation. C'est celle où il s'agit d'un navire exploité par un armateur qui n'est pas le propriétaire du navire, et si l'on poursuit les principes du droit

civil jusqu'à l'extrême, cet armateur serait indéfiniment responsable, tandis que le propriétaire du navire ne serait pas responsable, puisque ce ne serait pas lui qui conduirait le navire.

Dans ces conditions, je crois que les deux amendements sont également raisonnables.

Je crois que nous pouvons accepter l'amendement de nos amis anglais; d'autre part, je crois que nous pouvons également nous déclarer d'accord sur l'amendement de M. Verneaux, sauf rédaction, bien-entendu.

Je crois que nous sommes tous d'accord sur le principe : c'est que lorsqu'un « managing owner who is not one of the owners » est dans la même situation qu'un véritable propriétaire de navire, il doit avoir également les mêmes droits et les mêmes obligations.

En vous remerciant de la bienveillance avec laquelle vous avez bien voulu vous conformer au désir exprimé par le Bureau pour la « limitation des discours », je déclare la séance levée.

(*La séance est levée. — The Conference then adjourned*).

SÉANCE DU VENDREDI, 27 SEPTEMBRE 1907.
SITTING OF FRIDAY, SEPTEMBER 27th, 1907.

PRÉSIDENCE DE M. LE PROF. ALBERTO MARGHIERI
PROF. ALBERTO MARGHIERI IN THE CHAIR

M. MARGHIERI, (*président*). — Messieurs, avant de continuer la discussion des autres articles, je crois de mon devoir de dire quelques mots sur la question qui a été soulevée par nos amis italiens.

Evidemment, nous n'allons pas revenir sur la question de fond. Cette question de fond a été tranchée par l'assemblée. Mais il y a un point sur lequel je tiens à dissiper toute équivoque, en posant la question dans ses vrais termes.

Nous avons reconnu opportun de constater que l'assemblée a manifesté une opinion, si ce n'est pas un vote, contre un courant d'idées assez étrange qui est en train de se former en Italie et qui serait tout à fait contraire aux principes du droit maritime de tous les Etats. Le principe de la responsabilité limitée, évidemment, doit être appliqué, non pas seulement aux marchandises, mais aux personnes. Il y aura des systèmes différents, selon le droit continental ou le système anglais. Le droit continental sera le système allemand ou le droit italo-français qui aboutit à l'abandon, ou le système anglais, qui fixe une indemnité déterminée par le tonnage.

Mais il serait absurde qu'un système contraire à la responsabilité limitée prenne le dessus, et que, quand il s'agit de la responsabilité envers les personnes et surtout envers les émigrants, on cherche à faire prévaloir qu'il ne doit pas y avoir lieu à limitation du tout.

Quand j'ai expliqué cela à mes collègues du Bureau, ils se sont vivement élevés contre la prétention de vouloir introduire un nouveau système ruineux de responsabilité indépendamment des différents systèmes des Etats.

En mettant ainsi la question au point, je prie l'assemblée de fortifier le groupe italien dans son ordre d'idées, c'est-à-dire de protester contre cette tendance qui serait absolument contraire à tout progrès, à l'industrie et au commerce et qui rendrait tout à fait impossible la concurrence des armateurs entre eux.

Je crois que tout le monde est d'accord sur ce point.

On pourrait mettre au procès-verbal la déclaration du Bureau que j'ai l'honneur de faire à l'assemblée et passer tout simplement à l'ordre du jour.

(*Verbal translation by* Mr. Leslie Scott).

The President has pointed out, in regard to the discussion which took place yesterday raised by the Italian Delegation as to a possible limitation of liability for loss of life and personal injuries, that, although the Conference cannot again raise that as a question of principle, it having already been decided in previous Conferences that the Limitation Code was not to extend to any question of limitation for personal injuries or loss of life, there is a very strong feeling in the Italian Delegation that, as a matter of opinion, and as an expression of view on behalf of the Conference, it is useful to raise the question, and for this reason, that in Italy at the present time there is a certain opinion in favour of abolishing or refusing to admit any limitation of liability whatever for loss of life and personal injuries; and it is felt very strongly on the part of the Italian Delegation that any such view would be contrary to the legislation admitted in practically all other countries, which allows of limitation in the case of loss of life, and that this would be inimical to the real interests of Italy, because inimical to the interests of Italian shipowners. The President therefore suggests that an expression of our opinion would strengthen the hands of the Italian Delegation with their own countrymen in putting forward the view that there ought to be, as there is in England and in most other countries, some limitation in

respect of the liability with regard to loss of life and personal injuries. He asks whether he may assume that the Conference does accept the view which he has thus put forward and is of opinion that a limitation of liability for loss of life is a proper enactment in Italy as elsewhere.

(*Approbation*).

M. Cogliolo. — Avendo avuto l'onore di sollevare la questione, mi permetto a nome dei miei colleghi italiani ed a nome degli armatori che per non prendere la parola hanno incaricato me di parlare in questo momento, di ringraziare il signor presidente ed il *bureau* del modo come hanno presentato la questione, e di ringraziare tutta l'assemblea del modo come ha accolto le idee nette, precise esposte dal nostro egregio presidente.

In Italia, dottrina e giurisprudenza, nella parte maggiore, sono nel senso antico, tradicionale, che cioè l'abbandono libera anche di fronte alle persone; ma siccome qualche deviazione da questo principio fondamentale ha potuto osservarsi, così questa osservazione solenne, e l'altra che verrà dopo gli studi del *bureau*, varranno a dimostrare che l'industria del mare che sarebbe atterrita e spaventata se non fosse possibile l'abbandono per la responsabilità di fronte alle persone, ha invece tutta la ragione di avere confidenza non solo nel *bureau* marittimo, non solo nei governanti, ma eziandio in tutti i giuristi che sapranno tutelare i principî tradizionali, come le esigenze legittime del commercio marittimo.

(*Traduction*)

Ayant eu l'honneur de soulever cette question, je me permets, au nom de mes collègues italiens et au nom des armateurs qui m'ont chargé de prendre la parole en ce moment, de remercier Monsieur le Président et le Bureau pour la manière dont ils ont présenté la question, et de remercier l'assemblée toute entière de la façon dont elle a accueilli les idées nettes et précises exprimées par notre honorable président.

En Italie, la doctrine et la jurisprudence se sont prononcées, dans la majeure partie des cas, dans le sens des traditions antiques c'est-à-dire que l'abandon est libératoire également vis-à-vis les personnes; mais si certains esprits ont pu méconnaître ce principe fondamental, les remarques solennelles qui ont été faites après l'étude de la question, démontreront à l'industrie de la mer, qui serait prise de panique s'il ne lui était pas possible de se libérer par l'abandon de la responsabilité envers les personnes, qu'elle est fondée à avoir confiance, non seulement dans le Bureau maritime, non seulement dans les gouvernements, mais aussi dans tous les juristes qui sauront défendre les principes traditionnels comme les exigences légitimes du commerce maritime.

M. MARGHIERI (président). — Nous passons donc à l'ordre du jour.

Hypothèques et Privilèges Maritimes
Maritime Mortgages and Liens on Ships

(CONTINUATION)

Mr. J. H. SIMPSON (Liverpool). — Mr. President and gentlemen, I represent the Banks of England at this Conference and, therefore, to a certain extent, I suppose I represent the interests of creditors generally. The question therefore of the Draft-Treaty on Hypothecations and Maritime Liens is of great importance to me, and I would like to say, before we begin the discussion, what I consider are desirable principles to follow in regard to the matter of mortgages and liens. The first essential seems to me to be that there should be absolute uniformity and certainly as far as possible all over the world in regard to the rights of the various classes of creditors : there should be no uncertainly as to the number or the nature of the liens ; and, above all, it should be recognised all over the world that mortgages properly executed in the country of their origin

will be recognised by the Maritime Law of every other country ; I cannot speak with any certainty as to the prevalence in other countries of liens against mortgages of ships, but I can say this, that as far as England is concerned it is becoming more and more common for a shipowner to raise money by either giving a mortgage on his ships, or by giving, what is equivalent to a mortgage, debentures or *obbligazioni*. These mortgages and debentures ought to be beyond all question : the conditions under which they will be valid ought to be known and ought to be recognised everywhere. It ought not to be possible for a mortgagee to lose his rights owing to the operation of some local National law ; and, therefore, I press for this — that we should recognise, first of all, that mortgages properly executed should be accepted and recognised all over the world.

The next point is as to the liens. Now, as I stated before, the important point there seems to me to be that the liens should be well defined, should be as few in number as possible, and should be terminable at a particular time. In the Draft-Treaty that period is quoted as 2 years. You can quite see the desirability of naming a period at which a lien should terminate. At present, I understand that many liens in different parts of the world are for an indefinite period of time, and one cannot say with certainty, from the point of view of the creditor, that a ship, is absolutely free from claims. Therefore I hope that this Conference may see its way to make liens terminable and to define very closely what liens ought to be recognised; and that no other liens should come into operation except those named in the Treaty. With regard to how many liens, and what liens ought to be recognised, it is perhaps hardly right that I should speak at this moment; but I would very strongly urge the Conference

to endeavour to waive all liens except those of really vital importance.

There are many small liens recognised by the laws of different Continental countries and I think you will agree with me that it is most important to clear all liens out of the road and leave on the Treaty only such liens as are af real vital importance to the creditors. There is one further point that I should like to make : it may be said : « Well, if the different Nations give up various liens which, at present, they have the right of imposing, how are the creditors to protect themselves ? » I should like to draw your attention to two points bearing upon this matter. The first is that if it is known with absolute certainty what liens can be created and what liens cannot be created, the risk which the creditor has to take when he does not know the lien may always be insured against; and the possibility of insurance by a creditor of any claim is therefore an important thing to remember. The next point is that in consequence of the great growth throughout the world of financial facilities — facilities for remittance of money by cable to all parts of the world, results in this, that very often a creditor, who cannot get a lien, can demand and will receive an immediate cash payment. Bearing all these points in view, I would finally sum up what I wish to say in these words : — That I hope you will endeavour to make as absolutely safe as possible and recognised all over the world, mortgages or debentures on ships ; and, secondly, that you will endeavour to keep as few as possible the liens and to define very carefully what they are and the conditions under which they shall run.

Traduction par M. Louis Franck)

M. James Simpson représente la Central Association of Bankers de

Londres et l'Association of Country Bankers d'Angleterre, c'est-à-dire presque toutes les banques anglaises.

Voici brièvement les observations qu'il présente :

Parlant au nom des banquiers, il lui semble qu'il peut aussi parler au nom des créanciers de navires ou des armateurs. Pour eux tous, l'unification du droit maritime en matière d'hypothèques et de Privilèges, était devenue une nécessité urgente. En Angleterre le crédit réel en matière maritime augmente tous les jours, soit sous forme de prêts ordinaires faits sur mortgages ou hypothèques, soit sous forme d'obligations hypothécaires. Il est probable que ce mouvement s'étendra à d'autres pays et correspond à des facteurs profonds de la transformation de l'armement maritime. Il est donc essentiel que ce crédit réel soit assuré d'une base solide, et par conséquent, il est indispensable qu'une hypothèque légalement et régulièrement constituée dans un pays, soit respectée dans tous les autres.

Il n'est pas moins indispensable que le régime des privilèges soit réglé d'une façon rationnelle. Il faut une bonne définition des privilèges ; il faut surtout que le nombre des privilèges soit aussi restreint que possible et que cet avantage soit strictement limité aux créances d'importance vitale.

Mon impression, ajoute M. Simpson, est que dans les législations continentales, il y a un grand nombre de créances auxquels on accorde un privilège qui n'ont qu'une importance secondaire. Le mal qui en résulte au point de vue du crédit réel est celui-ci : c'est que leur durée étant illimitée, et rien ne les signalant aux tiers, il y a toujours un grand risque pour les prêteurs sur hypothèque : à raison de l'existence de ces privilèges, il n'y a jamais aucune certitude.

Enfin, M. Simpson attire l'attention de la conférence sur ces deux considérations.

Il ne faut en principe maintenir comme créances privilégiées que celle dont la survenance représente un risque susceptible d'assurance maritime, puisque dans ce cas, le créancier hypothécaire, en se faisant endosser la police ou en assurant lui-même, se met à l'abri de la survenance de pareilles créances.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que les créanciers, à qui vous allez enlever le privilège, ne sont plus dans la situation dans laquelle ils étaient jadis, quand ces privilèges ont été inscrits dans la loi. La facilité des communications, l'organisation des maisons de banque et des maisons maritimes, la possibilité d'effectuer des payements par télégraphe, tout cela permet aux créanciers, qui ne peuvent

avoir un privilège de se faire payer au comptant et par conséquent d'échapper à tout danger.

Dans ces circonstances, M. Simpson a vivement insisté pour que la conférence évite l'excès des privilèges et s'efforce de donner la sécurité et des moyens d'exécution facile dans le monde entier, aux créanciers hypothécaires.

M. MARGHIERI (*prédident*). — Nous passons donc à l'article I.

ARTICLE I.

Les hypothèques, mortgages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans leur pays d'origine, seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.	Hypothecations, mortgages and securities duly made and registered in the country of their origin shall be acknowledged in all other countries and shall therein have the same effect as in the country of their origin.

M. ENRICO BENSA. — Messieurs, J'ai demandé la parole pour appeler votre attention sur la nécessité d'un système international de publicité à l'égard des charges réelles sur les navires.

L'article I dit :

« Les hypothèques, mortgages, gages sur navires régulièrement établis, et rendus publics dans leur pays d'origine, seront respectés dans *tous les autres* et y produiront le même effet que dans le pays d'origine ».

Il me semble qu'on va peut-être un peu trop loin en donnant une efficacité internationale à toutes sortes de charges réelles sur les navires, aussitôt qu'on a rempli les formalités édictées dans le pays d'origine, qui peuvent être parfois très insuffisantes. Je sais bien que la question a déjà été abordée par le Comité Maritime International dans d'autres séances et qu'elle a paru mériter quelque attention, mais les objections qu'on a faites étaient telles

qu'il a semblé qu'il fallait laisser à la législation de chaque état le soin de régler la question de publicité parce que l'on a craint de s'imiscer dans le système législatif de chaque Etat. Permettez-moi de croire qu'il faudrait au moins arrêter quelques règles générales à ce sujet qui soient de nature internationale. On comprend bien qu'il faudra sacrifier quelque chose. Je crois que nous, Italiens, nous avons à cet égard le meilleur système de publicité, parce que toute charge sur le navire est inscrite dans l'acte de nationalité de celui-ci et reçoit, par ce moyen, la publicité la plus étendue. Mais je vois que même le Comité Maritime International a cru que cette publicité était généralement nécessaire car en renonçant à un système uniforme on a toutefois dit que le traité ne sera conclu qu'avec des Etats ayant en matière d'hypothèques un système suffisant de publicité ; mais les détails de cette publicité sont du domaine des législations nationales. Si on reconnaît que le système de publicité est insuffisant, on ne peut pas conclure le traité. Il me semble que cela équivaut à dire qu'il faut que le système de publicité soit considéré et que quelques bases générales — sans entrer dans les détails — sont considérées comme une nécessité par la Conférence.

J'avais l'honneur de rappeler cette nécessité dans un rapport que j'ai présenté à l'Association italienne. Si les règles que nous suivons dans nos travaux ne nous permettent pas d'entrer trop profondément dans la législation de chaque pays et de prescrire des règles qui soient minutieuses et absolues, nous devons en tout cas donner des indications générales que chaque pays devra observer, à défaut de quoi nous devrons dire que les pays qui ne donnent pas suffisamment de garanties sous ce rapport — et ils sont malheureusement assez nombreux — seront exclus. Par exemple, il y a plusieurs pays, la République

Argentine, entre autres, qui se contentent d'une inscription au registre local de commerce. Or...

Un délégué argentin. — Et sur les papiers du navire. C'est l'article 1055 du code,

M. ENRICO BENSA. — Mon observation tombe donc; mais je sais qu'il n'en était pas ainsi, il y a quelques années.

Si l'on ne s'arrête pas à ce système d'une règle générale, il faudra s'en fier à la loi du pavillon, et dans ce cas, la difficulté sera encore plus grande.

(*Verbal translation by* Mr. LOUIS FRANCK).

I will just translate what M. Bensa said in moving Article 1 : « Hypothecations, mortgages and securities duly made and registered in the country of their origin shall be acknowledged in all other countries and shall therein have the same effect as in the country of their origin ». M. Bensa has suggested that the Treaty, instead of referring to the National Law of the various countries as to the formalities of publicity, should fix certain rules according to which, at least in a general way, this publicity should be organised and ascertained ; so that there may be some guarantee about it. With the President's permission I will add a word in French upon this same subject.

M. LOUIS FRANCK (Anvers). — Si Monsieur le Président le permet, je répondrai, au nom de la Commission de Paris, ceci à mon honoré Collègue M. Bensa.

En matière de publicité d'hypothèques, il n'y a qu'un système complet, ou rien. Vous ne pouvez vous borner à établir des règles générales, car la manière dont cette publicité est conçue et organisée dans les différents pays, tout en étant de même efficacité, est absolument différente non pas seulement dans les détails mais dans le système général. Dans ces conditions, il faut faire crédit

aux Etats et aux législations nationales. Ils ont le plus grand intérêt à rendre cette publicité aussi efficace que possible. C'est ce qui s'est passé dans une matière plus importante : celle des brevets. Quand on a fait la convention de Paris et de Madrid sur les brevets, on s'est référé aux législations nationales, pour toutes les questions de ce genre. On ne peut faire autrement dans l'espèce.

***

I will just repeat in English what I have, myself, said upon this matter. I said : One ought to give credit, on these matters of formality and of the organisation of publicity in regard to hypothecations, to the various countries. This has been done in another Department of International Law with regard to Letters Patents for Inventions, and I added that any attempt to make general rules will be absolutely useless. You must have exact rules on such matters and those exact rules can only be fixed by the National Legislations.

M. Fr. Berlingieri (Gênes). — Je comprends la difficulté qu'il y aurait à établir un système de publicité internationale ; mais je crois qu'on pourrait résoudre aisément la difficulté en proposant d'ériger en règle internationale l'obligation de mentionner les hypothèques, les gages, les mortgages sur l'acte de nationalité ou sur la lettre de mer, etc. Cela éviterait beaucoup de difficultés, car les créanciers auraient le moyen de savoir tout de suite le crédit qu'on peut accorder à un propriétaire de navire et on ne pourrait pas tomber dans des surprises.

Voilà la proposition que je me permets de faire. J'appelle sur cette proposition l'attention du Bureau, car dans les travaux préparatoires, on avait précisément envisagé la

proposition que je fais : c'est-à-dire, chercher à ériger en règle générale l'obligation de mentionner sur l'acte de nationalité ou la lettre de mer du navire les hypothèques ou droits réels qui le grèvent. C'est du reste le système italien qui a été reconnu par tous les auteurs et par la doctrine comme le meilleur, parce qu'il sauvegarde suffisamment les intérêts des tiers.

M. PERREYDON (Buenos-Aires). — J'ai demandé la parole, Monsieur le Président, pour indiquer une modification de rédaction à l'article I et pour répondre à ce qu'à dit M. le Professeur Bensa. M. Bensa a dit que dans la plupart des pays, il n'y a pas de publicité suffisante et il a mentionné erronément la République Argentine comme appartenant à cette catégorie d'Etats. Tous ceux qui connaissent la législation de notre pays, doivent savoir qu'elle est sous ce rapport la plus avancée du monde. Elle a repris toutes ses dispositions des législations de l'Europe et des Etats-Unis.

Quant à l'article premier du projet en discussion, je pense qu'il faudrait remplacer la rédaction choisie par une autre plus juridique et plus compréhensible. L'article dit :

Les hypothèques . . . . etc. *régulièrement établies* . . . . »

C'est une question qui réfère à la forme des actes juridiques et c'est un principe bien connu partout que la forme des actes juridiques est toujours réglée par les lois du pays ; c'est le principe *locus regit actum*. Nous pourrions donc mieux dire : « Les hypothèques, mortgages, etc. établies conformément à la loi du pays d'origine . . . . »

Verbal translation by Mr. LOUIS FRANCK).

M. Berlingeri has just said that, although agreeing with the rule that the Treaty should not enter into details as to the forms of

publicity with regard to mortgages in the various countries, it may be perhaps wise to establish as a general international rule that any mortgage of a ship should be mentioned on the Act of sale — the Register of the ship, or the Act by which the ship is entitled to fly the National flag. or some other document which must be on board. so that, at the first glance, one may ascertain what is the financial position of the ship. M. Perreydon suggests that, instead of the words « regularly established and rendered public », it may be said, « established according to the laws of the National countries ». That is a matter of wording and the President proposed that the above amendments may be submitted to the Bureau, as they were not amendments touching matters of essential principle, and the Bureau might consider, after obtaining the necessary information, whether it was advisable to embody them.

SIR WILLIAM PICKFORD. — Mr. President and gentlemen, it has been suggested to me by some of the Delegates from my country that a Resolution of this description may be of use with regard to this matter. It is an important question what system of publication or validation should be adopted. The Delegate from the Argentine Republic has suggested words which, so far as I can see, at the moment, would not be satisfactory, and for this reason, that an unregistered mortgage in England is valid. Without going into the details as to the drawbacks, it has drawbacks, but it is valid and I am afraid that those words, if adopted, might lead to this, that an English unregistered mortgage might get a precedence that it ought not to have. Therefore I think there may be difficulties with regard to the wording of each proposition that has been proposed and I will suggest that the Conference should pass this Resolution :

« **The Conference is of opinion that steps should be taken to establish in every country a simple means of registration and publication of mortgages and hypothèques, mortgages, gages sur navires, and that the National**

Associations should, in the meantime, report to the Permanent Bureau the existing legislative and administrative means of registration and publication in each country ».

It seems to me the result of that would be that this, being in great measure a matter of drafting, would properly be referred to the Permanent Bureau. If this Resolution were adopted and acted upon they would enter into the consideration of the matter with the full knowledge of all the existing methods of registration and publication and could indicate what, in their opinion, would be the best general system to be adopted. (Loud applause).

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

M. Pickford, tout en approuvant le texte tel qu'il est, propose une résolution générale dont je vais vous donner connaissance et qui, dans sa pensée, serait de nature à faciliter la tâche du Bureau Permanent pour l'examen de la question :

« La Conférence exprime le vœu que les mesures nécessaires soient prises pour établir dans tous les pays un moyen simple de publication et d'enregistrement des gages, hypothèques et mortgages sur navires, et que les Associations nationales adressent dans l'intervalle au Bureau Permanent un rapport sur les mesures législatives et administratives qui existent dans leur pays respectif quant à l'enregistrement et à la publication des hypothèques. »

(*Assentiment général*).

Dans la collection déjà longue de nos rapports, vous trouverez un travail remarquable de M. Cattier qui à cette date donnait les systèmes législatifs des pays de l'Europe et hors d'Europe en matière de responsabilité des propriétaires de navires. C'est un travail de ce genre qu'il conviendrait de faire.

M. Galibourg. — En indiquant les modifications encore possibles.

Mr. Bisschop (London). — At the same time that this resolution is being adopted I should like to point out that in

the first Article no mention has been made as to which mortgages shall take priority over other mortgages, and according to what system the mortgages shall take priority over each other. I think it is absolutely necessary that this should be provided for in the International Code, because in different countries there are different systems. The Continental countries are in this respect opposed to the law of England with regard to general mortgages. General mortgages take priority in England according to the date upon which the money has been advanced : on the Continent — in France and in Belgium at any rate — they take priority according to the date of registration; they are independent of the time when the money has been advanced. I think that one general rule should be adopted in an International Code in order that there should be no difference according to the country in which the mortgage has been registered. I think if the Continental system were adopted, and the registration itself gave also the date of the mortgage, that would be the best and the clearest system; because then, by reason of the Register being public, it could be ascertained at any moment at what time any mortgage has been entered upon, and from what date it would take priority. I should like to leave it to the Permanent Bureau to put that into the redaction of Article 1 ; and I only draw attention to this point in order that it should not be overlooked. It is a point in which there is a great difference between different countries, and therefore it is a point which should be settled. It is a matter of the greatest importance, because with regard to Great Britain for instance, according to the decision of the Privy Council which was given in July of this year, the mortgages are to take priority according to the date upon which the different sums have been advanced. That has been decided as being the rule for all the Colonies of

Great Britain, where the decisions of the Privy Council govern the law. For that reason I think it would be of great assistance if in the International Treaty that point were settled for all countries in the same sense.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

M. Bisschop a fait remarquer qu'il serait bon de spécifier dans l'article I les règles qu'on suivra en ce qui concerne le droit de préférence entre les diverses hypothèques. Sur le Continent, on considère la date à laquelle l'hypothèque a été enregistrée, tandis qu'en Angleterre, c'est la date à laquelle l'argent a été avancé.

M. AUTRAN PREND LA PRÉSIDENCE.
M, AUTRAN IN THE CHAIR.

Article II.

Les droits mentionnés dans l'article précédent sont primés par les privilèges.

Maritime liens shall take precedence of the rights mentioned in the last preceding article.

M. Autran (*président*). — C'est un principe admis partout.

(*D'accord. — Agreed*).

Nous passons donc à l'article III.

Article III.

Sont privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée (vide art. 2 et 3 du traité sur la responsabilité de navires :

1° Les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation.

The following liabilities shall give rise to maritime liens on a ship, her accessories and freight due in respect of the voyage in the course of which the liabilities arose, and shall take rank in the following order (see arts 2 and 3 of the draft-treaty on the liability of shipowners).

1° Court fees, taxes and public

2° Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de six mois ;

3° Les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

4° Les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

charges and the expenses of warehousing, watching and preservation.

2° The wages of the master and crew since the date of the last signing on up to a maximum of six months wages.

3° Money due for salvage.

4° Money due to the owners of another ship, or of her cargo or to her crew or passengers in respect of a collision or other accident arising from some act or default for which the ship is to blame.

M. AUTRAN, (*président*). — J'appelle tout particulièrement l'attention de la conférence sur cet article. Vous n'avez pas oublié, en effet que que la solution qui sera donnée au principe si important de l'article 2 de l'avant-projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité, dépend dans une très large mesure du vote que vous émettrez sur cet article, et vous n'avez pas oublié la déclaration qu'a faite tout à l'heure M. Simpson au nom des banques anglaises qu'il représente, à savoir que dans l'intérêt du crédit maritime, il y a lieu de restreindre autant que possible le nombre des privilèges. N'oublions pas que dans nombre de législations continentales, le nombre des privilèges est considérable. Je crois qu'il y en a 14 en Belgique, il y en a 11 en France et pour la plupart, ils correspondent à des situations qui n'ont plus de raison d'être par suite de la facilité et la rapidité des communications télégraphiques, les cables sous-marins, etc.

Il ne peut y avoir de difficultés sur les frais de justice, taxes et impôts publics, frais de garde et de conservation.

2° Les gages du capitaine et de l'équipage. — Il paraît

bien certain que ces gages doivent être privilégiés, puisque les matelots sont indispensables à la conduite du navire.

M. Galibourg, m'a fait remarquer qu'on n'avait pas mis au rang des créances privilégiées le salaire des pilotes. Dans ces conditions, il propose d'ajouter : « les salaires des pilotes ». Si sur cette question quelqu'un veut prendre la parole...

M. Lefebvre. — Le pilote est payé toujours immédiatement.

M. Galibourg. — Et s'il n'est pas payé au débarquement ? Remarquez cependant que le pilote est absolument indispensable. S'il n'est pas payé immédiatement — il se peut que le navire soit à court d'argent, voilà donc un homme qui fait partie de l'équipage, mais n'étant pas porté sur les rôles d'équipage, il ne pourrait, aux termes du paragraphe 2 de l'article 3, réclamer un payement quelconque et il serait exposé à ne pas être payé. En cas de danger pour le navire, n'étant pas sûr d'être payé, il pourrait hésiter à se rendre au devant des navires pour faire son service. C'est cependant un homme intéressant pour les services qu'il rend et les dangers qu'il court. Du reste, c'est un privilége d'une importance bien petite. Je demande donc que la conférence inscrive ce privilége sous le même paragraphe.

M. Louis Franck. — M. Galibourg has said that the salary of the Pilot ought to be included in the wages. For my part, as far as my opinion may have any weight, I am adverse to any addition of that kind. If we are going on the very simple system of reducing the number of liens, and then to introduce small matters of this sort there will be no end to them. The Pilot is quite in a position to have his pay assured to him : a ship would not be allowed to

leave without the Pilot being paid, and I have never heard of a Pilot having any difficulty of that sort, so that M. Galibourg may be quite sure that his protégés will get their money as before.

M. Louis Franck. — J'avais l'honneur de dire ceci : Le pilote est protégé par l'Administration dans la plupart des pays et on ne permettrait pas à un navire de partir sans payer le pilote.

En principe, si vous voulez un système simple et pratique, de grâce, ne parlez pas de ces petites créances.

M. Galibourg. — C'est cependant un membre de l'équipage, quoiqu'il ne soit pas inscrit sur le rôle d'équipage.

M. Lefebvre (Alger). — En ce qui concerne les gages du capitaine, il me semble nécessaire d'établir que quand le capitaine serait déclaré en faute, il sera déclaré déchu de ce droit à des gages.

Plusieurs Membres. — Non, non ! C'est un tout autre ordre d'idées.

M. Brown (New-York). — M. President and Gentlemen of the Conference, the Article that you are now considering is one that in the opinion of the American delegation seems to be very much misconceived. It seems to us that the policy which this Article adopts is one that is not wise and is not just. It loses sight of what we regard to be one of the cardinal principles of maritime law, and that is the adoption of such a policy as shall give wings to vessels to plough the sea, and not to rust on the wharves. In other words it seems that this Article is prepared for the protection of mortgages, and not for the protection of

those persons who have advanced money, made repairs, and furnished supplies to vessels. We consider the subject a very important one for this reason — the Unites States is not a ship-owning country, owning ships in the foreign trade, to any great extent. It is rather a country to which ships come very frequently, and which has very nearly 40 per cent of the entire commerce of the world. Ships that come to our country have to be repaired very frequently. Some gentleman has questioned the accuracy of my figures. Well, perhaps I am wrong in my figures, but those are the figures supplied to me by the State Department. The point I wish to make is that our commerce is a very considerable commerce, and that we are a nation of cargo owners, and not a nation of ship owners; but that the ships that come to our shores have to be repaired, and we have many dockyards and repair establishments; and the policy of our country will almost certainly be directed to protecting those persons who effect repairs and give supplies to vessels. I might say in explanation of my point, and in order to show the public policy of my country, that the Supreme Court of the United States have held for many years that supplies and repairs to foreign vessels are protected by according to them presumptively a maritime lien; whereas supplies and repairs to domestic vessels are not so protected. However, that principle, adopted by our highest Court, has not found sanction in the majority of our people who have desired that the lien should extend much further than that; and it has accordingly resulted that in nearly all the States of the Union, Statutes have been passed which confer upon persons effecting repairs, or furnishing supplies to vessels, liens, which the Admiralty Courts have recognised as Maritime liens, and have enforced as such. I call attention to these facts, not as a foundation for an argument as to which is the wisest policy

primarily, because I realise that that question has already had your full consideration; but I call attention to them for the purpose of emphasising what sort of treaty can possibly find acceptance in the United States.

Mr. LESLIE SCOTT. — I should mention that this has not been considered before by the Conference. It is only the sub-Commission of Paris that has considered it.

Mr. BROWN. — I am much obliged. I want also to say that it seems to us that the order in which the liens take their precedence might advantageously be somewhat altered. I have therefore an amendment to propose to Article 3 which is as follows : In the first paragraph of the Article insert the words «arising upon the same voyage». We think a discrimination ought to be made according to whether the liens arise upon the same or upon different voyages. The first paragraph therefore would read as follows :

« THE FOLLOWING LIABILITIES, ARISING UPON THE SAME VOYAGE, SHALL GIVE RISE TO MARITIME LIENS :

1° JUDICIAL COSTS, TAXES, PUBLIC DUES;
2° WAGES OF MASTER AND CREW ;
3° EXPENSES MADE FOR THE CONSERVATION OF THE VESSEL ;
4° CLAIMS FOR SALVAGE ;
5° CLAIMS FOR COLLISION ;
6° BOTTOMRY ;
7° SUPPLIES AND PROVISIONS ;
8° CLAIMS OF THE CARGO ;
9° MASTER'S DISBURSMENTS. »

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK)

M. Brown estime qu'en se plaçant au point de vue de la nation américaine, qui est plutôt propriétaire de cargaisons, réparateur de

navires, qui fournit aux navires des charbons et autres approvisionnements, le traité, tel qu'il est proposé, ne donne pas satisfaction. Il conviendrait d'ajouter toute une série d'autres privilèges, et il propose l'amendement suivant à l'article :

1) Frais de justice, taxes, impôts publics ;
2) Gages de l'équipage ;
3) Les dépenses pour la conservation du navire ;
4) Créances pour sauvetage ;
5) Créances du chef d'abordage

de sorte que jusqu'ici, l'honorable délégué des Etats-Unis est d'accord ; mais ensuite, il propose :

6) Bottomry. Lettres a la grosse ;
7) Fournitures et approvisionnements ;
8) Réclamations de la cargaison ;
9) Débours du capitaine.

M. Sieveking (Hambourg). — Mr. Chairman and Gentlemen, before we are able to discuss and to vote for the abolition of the one or the other lien I am compelled, on behalf of our Association, to put to the formal vote of the Conference the principle which I have already pointed out to you — that is, that in every case where a shipowner's liability is limited, a lien should be granted to the creditor. I think this principle is not only logical, but should be acted upon. I can understand the importance of the fact whether we act upon this principle or not. If you say, « No, it is not necessary that a creditor towards whom the owner is only liable to the extent of ship and freight, should have a lien », then we can discuss this Article 3 of this Treaty without any reference to Article 2 of the Treaty relating to Shipowners liability. But if you admit that this principle is right and should be acted upon, we cannot discuss this Article 3 without discussing Article 2 of the other Treaty.

Now let me take the case of a creditor who advances money to the ship for necessaries, we will say a sum of

£ 500 or £ 1,000. We would admit that in such a case eventually the owner would be personally liable; but as the law now stands in Germany, — and as I hear other Associations want to propose — in such cases the owner would only be liable to the extent of ship and freight. Well if you say that the owner is only liable to the extent of ship and freight, the creditor who advances the money has no remedy, but against the ship; and if for instance after he has advanced the money, the ship collides with another vessel — say with a big Atlantic liner — running her down through the first named ship's fault, then the owner of the atlantic liner simply takes the ship for the collision debt, and the creditor who advances the money has nothing. He cannot sue the owner personally, because the owner's liability is limited; and he cannot take remedy against the ship, because the ship has been taken away by the collision creditor. I think that is absolutely unfair. Of course it is quite another question if we have settled this principle in one way or the other. If we can abolish a great number of instances of limitation as our British friends want to do, perhaps we can abolish every lien; but then we must give the creditor the right of suing the owner personally. Therefore I want to put the formal vote of the Conference a resolution as to whether it is necessary in a case of limited liability to give the creditor a lien or not.

(*Traduction orale par* M. Leslie Scott)

M. Sieveking vient de dire qu'au point de vue de la délégation allemande, il doit soumettre à la Conférence une question de principe d'abord : C'est que quand on limite la responsabilité de l'armateur, on doit en même temps donner aux créanciers envers lesquels cette limitation est admise, un privilége ; que ces deux choses doivent toujours aller ensemble ; s'il y a limitation, il doit y avoir privilége. Par conséquent, dit-il, si la conférence accepte le principe que le

privilège doit exister là où il y a limitation, il est nécessaire de discuter l'article 3 du code sur les privilèges en même temps que l'article 2 du code sur la responsabilité. Au cas contraire, c'est-à-dire, si la conférence décide qu'il n'y a pas de relation entre la limitation de responsabilité et les privilèges, on peut discuter cet article séparément, et il désire donc savoir quelle est l'opinion de la Conférence au sujet de cette question de principe. Il donne, comme exemple, le cas d'un homme qui fait l'avance des approvisionnements ou a pourvu le navire de charbons pour un montant de £ 500. Pendant le voyage. un abordage se produit et le navire en question est en faute. Les créanciers du navire abordé absorbent toute la valeur du navire abordeur, de son fret et de ses accessoires, et il ne reste rien pour la créance du fournisseur de charbons et de provisions. En Allemagne, ce créancier n'a pas de recours personnel contre le propriétaire de navires. Il est donc d'avis que ces personnes doivent avoir un privilége au même titre que le navire abordé.

M. Sieveking a enfin dit que la délégation allemande consent à supprimer tous les privilèges si l'on supprime également la limitation de la responsabilité, mais il pense que les deux doivent toujours marcher de pair.

M. Alfred Sieveking (Hambourg). — Permettez-moi de faire une petite correction à la traduction de M. Scott. Je n'ai pas dit que nous consentirons à abolir tous les cas de limitation, mais j'ai dit que nous consentirions peut-être à abolir beaucoup de cas de limitation de responsabilité si on supprimait les privilèges correspondants.

* * *

I want to correct one word of Mr. Scott's translation. I said only that we might perhaps consent to abolish many of the instances of limitation of liability, if the corresponding liens disappeared.

M. Louis Franck (Anvers). — De sorte que si je comprends bien l'idée de M. Sieveking, c'est que si vous

supprimez les priviléges, vous rendez d'autre part l'armateur personnellement responsable.

M. Budenich. — Nella mia qualità di vicepresidente dell' Associazione marittima di Trieste e quale capitano di lungo corso in ritiro, sento in dovere di esprimere in mio nome e se mi è concesso anche in nome della grande famiglia marinara, i più sensiti ringraziamenti all' onorevole commissione di Parigi del 1906, per la graduatoria accordata nelle paghe dell' equipaggio e del capitano.

Dopo ciò, in nome mio e dei miei colleghi della deputezione e del comitato austriaco, mi dichiaro pienamente d'accordo col punto secondo dell' art. 3 per quanto concerne le paghe del capitano e dell' equipaggio per l' ultimo ingaggio.

Però is mi permetterei proporre un emendamento al progetto per questo privilegio. Il progetto in presentazione limita la durata al massimo di sei mesi. Questo, secondo la mia debole opinione e secondo il parere dei miei colleghi, è assolutamente troppo poco, e menoma la tranquillità di coloro che espongono la loro vita alla pericgliosa e disagiata vita marittima per la conservazione del bastimento sul quale sono imbarcati. E perciò, a titolo di giustizia, a titolo di equità, proporrei che fosse conservata la durata già prevista dall' *avant-projet* di Liverpool.

Ritengo che questo non pregiudichi la posizione, in quanto che non si è stabilito che si debbano accordare 12 mesi di paga. Soltanto pel caso in cui l'ingaggio potesse avere una durata più lunga, io troverei giusto ed equo che il capitano e l' equipaggio conservassero privilegio per le loro fatiche, per i loro stenti, per le cure da esse avute a vantaggio del bastimento sul quale si trovavano imbarcati.

Voglio entrare nelle intenzioni dei signori che hanno proposto il limite di sei mesi. Indubbiamente tali signori avranno considerato che colla navigazione a vapore, oggi

tanto estesa, il termine di 6 mesi possa essere considerato sufficiente. Ma anche tenendo conto di questa considerazione, io sono d' avviso che il termine di sei mesi sia insufficiente. Noi abbiamo il vantaggio di trovarci circondati da parecchi armatori e capitani, i quali converranno nella mia opinione che realmente un periodo di sei mesi, anche per un battello a vapore adibito alle lunghe navigazioni, sia assolutamente insufficiente. Per avvalorare il mio asserto, accenno anche ad un principio di moralità : quello di assicurare le paghe all' equipaggio.

(*Traduction*)

En ma qualité de vice-président de l'Association maritime de Trieste, et de capitaine au long cours en retraite, je crois qu'il est de mon devoir d'exprimer — en mon nom et s'il m'est permis d'ajouter également au nom de la grande famille des marins, — les plus sincères remerciments à la Commission de Paris de 1906, pour le rang privilégié qu'elle a accordé aux gages de l'équipage et du capitaine.

Ensuite, en mon nom personnel comme au nom de mes collègues de la Députation et du Comité hongrois, je me déclare complètement d'accord avec le 2° de l'article 3 en ce qui concerne les gages du capitaine et de l'équipage pour le dernier voyage.

Mais je me permettrai de proposer un amendement au projet. Celui-ci limite la durée à six mois. A mon avis, et dans l'opinion de mes collègues, ce délai est absolument trop court et diminue les garanties de ceux qui exposent leur vie dans le métier de marin, aussi dangereux que pénible, pour la conservation du navire sur lequel ils sont embarqués. Pour ce motif, au nom de la justice et de l'équité, je propose de nous en tenir à la durée déjà prévue dans l'avant-projet de Liverpool. Je crois que cela ne préjudicie en rien la situation puisque cela ne veut pas dire qu'il faut accorder 12 mois de gages. Seulement au cas où l'engagement peut avoir une durée plus longue, je trouve qu'il serait juste et équitable que le capitaine et l'équipage conservent un privilége pour leurs fatigues, pour leurs efforts et pour les soins qu'ils ont donnés au navire sur lequel ils étaient embarqués.

Sans doute, les membres qui ont proposé la limite de six mois auront considéré qu'avec la navigation à vapeur, qui a pris aujourd'hui

une si grande extension, le délai de six mois est suffisant. Mais tout en tenant compte de cette considération, je suis d'avis que le délai de 6 mois est insuffisant. Nous avons l'avantage d'avoir autour de nous plusieurs armateurs et capitaines, et ceux-ci partagent mon avis que réellement une période de six mois est absolument insuffisante, même pour un navire à vapeur qui fait le long cours.

A l'appui de ma proposition, il y a encore un principe de morale ; c'est d'assurer le payement des gages de l'équipage.

M. Louis Franck (Anvers). — Je pense, Messieurs, que nous avons fait aux gages de l'équipage une situation très équitable. Nous les avons mis au second rang, pour des raisons d'humanité alors que pour des raisons de logique, il aurait peut-être fallu faire passer le sauvetage avant; mais nous avons considéré qu'il fallait mettre l'équipage en premier lieu. Seulement, dans ces conditions, il me semble que les équipages et les officiers doivent se contenter d'un délai de six mois. Il y a d'autres intérêts que les leurs. Ils doivent considérer que si les voyages durent plus de six mois, il est rare qu'ils n'aient pas reçu d'avance. Il y a en tout cas la préoccupation dominante de sauvegarder le crédit maritime.

M. Budinich. — I colleghi francesi possono apprezzare lo sviluppo della marina veliera francese di lungo corso; cosi gli inglesi, gli suedesi, ecc.; e realmente credo che il periodo di sei mesi sia assolutamente insufficiente per tranquillizzare le persone che espongono la loro vita per la conservazione del bastimento.

(*Traduction*)

Nos collègues français peuvent apprécier le développement qu'a pris la navigation à voiles qui se livre au long cours; de même les Anglais, les Suédois, etc. et réellement, je crois que le délai de six

mois est absolument trop court pour tranquilliser les personnes qui exposent leur vie pour la conservation du bâtiment.

M. Enrico Bensa. — Mr. President and Gentlemen, What I am going to say is specially interesting to our English colleagues ; and so I take the opportunity of speaking in my bad English. I notice that in Article 3 the Wages of Master and crew are given preference over money due for salvage. I gather from the report of Mr. Phillimore that according to English law and practice the salvage is prior to the Wages of Master and crew ; and that is the system of our Italian law ; and I think it is the system in almost all maritime legislation. I do not see that there is really any reason for this postponement and I should like to know the opinion of our English colleagues as to this postponement which is considered insufficient for the wages of the crew as you have understood from M. Budinich who complained because only six months were allowed, and not twelve months. This postponement seems to me illogical and of a natnre which would not meet with the approval of the Diplomatic Conference. I think in this respect it would be quite right if in England they should stick to their old motto of « *Nolumus leges Angliæ mutare.* » I should like to know whether there is a probability that this system, which I cannot help calling an illogical system, is likely to succeed.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Bensa pense quant à lui que le créancier du chef d'assistance, ayant conservé le gage commun, devrait passer avant l'équipage.

M. Louis Franck (Anvers). — Je me permets de répondre. En admettant ce privilége, d'une équité absolue, ne lui donnons que six mois de préférence, mais gardons-

lui le second rang. Pour l'assistance et le sauvetage, il restera toujours quelque chose.

Je prie M. Bensa de ne pas insister.

M. B. C. J. Loder (Rotterdam). — Je ne puis dissimuler que j'ai entendu avec quelqu'étonnement le discours de M. Sieveking. Il dit qu'en Allemagne, on est d'opinion que la solution de l'une des questions dépend de ce qu'on décidera sur l'autre. Et alors il nous dépeint sous des couleurs sombres la position de certains créanciers, à l'avenir. Cela m'étonne, car la situation des créanciers, si l'on accepte les deux projets, sera la même que celle qu'elle a toujours été dans le monde entier. Et ce qu'il vient de nous proposer n'existe dans aucune loi, pas même dans la sienne. D'ailleurs, tous les pays, l'Allemagne aussi, veulent restreindre les priviléges dans la mesure du possible et si nous devions venir devant les puissances avec une proposition pareille à ce que M. Sieveking nous demande, je crains qu'aucune ne l'accepterait.

M. Sieveking dit que, si on n'accepte pas sa proposition, il pourrait être obligé de combattre les projets tels qu'ils sont. Mais ce qu'il veut est contraire à ce qui se passe dans toute l'Europe. Le système des avant-projets, quant à la pensée fondamentale, est conforme à l'opinion continentale actuelle.

Enfin, je me permettrai de faire observer que ce que M. Sieveking a dit maintenant est aussi contraire au vote de l'Allemagne à la Commission de Paris, où les idées qu'on vient de développer aujourd'hui, n'ont pas été énoncées.

Aussi, je ne crois pas que la situation du consignataire soit si sombre qu'on nous la dépeint, s'il a quelque chose a réclamer. Il arrêtera le navire, et on a toujours cru qu'il

pouvait faire cela sans privilège, même avec la responsabilité restreinte.

Quant à moi, je regrette beaucoup qu'on nous pose la question comme cela. Cela nous met dans une difficulté bien grande.

(*Verbal translation by* M. L. FRANCK).

M. Loder has submitted that there is no reason to adopt the general resolution as proposed by Dr. Sieveking. His opinion is that whereas all Nations, or nearly all Nations, represented here appear to be favourable to a new regime by which the liens would be as far as possible restricted in number so as to give a sound basis to Maritime credit, it appears unnecessary to lay down a general principle which is contrary to the general rules existing all over the world, and which seems contrary to the views which Dr. Sieveking himself adopted at the sitting of the Paris Commission.

M. HARRY RISCH MILLER (London). — I wish to put before the Conference, M. President, what occurs at the present moment in practice with regard to this matter; because I venture to think there is some confusion in the minds of the Conference as to what at present occurs; and perhaps it would be wise if this Conference had before them the results of practical experience rather than academic views. I venture to think we may perhaps clear the air if we just remember what actually takes place in practice with regard to these liens. Let us take the case of a small shipowner who has only one ship and that vessel meets with very serious damage and has to be repaired. Obviously a man of small financial means cannot pay for the repairs without some assistance. Now let us think what takes place. The repairer does not lose his money, and for this simple reason — because if a vessel takes we will say a week or a fortnight to repair, during that time the invariable practice amongst such men is for them to go to their

Underwriters and say to their Underwriters : « Gentlemen, my ship is at present in the Port of Genoa ; she is undergoing repairs at Genoa. The bill for this will amount to £ 3,000. I want the money. » Thereupon the Underwriters say, « Give us a letter from your Average Adjuster and we will advance the money ». That is the practical outcome of all these things — the repairer does not lose his money — the owner gets his money from the Underwriters, and it is transmitted by telegram before such and such a date at which the ship has to sail. (*Applause*). Therefore these liens although they may be of academic value are not in practice of any value at all. I lay that view before the Conference in order to shew them what actually happens when matters arise such as we have been discussing, and I have done so because I thought it would be an advantage for the Conference to know it.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

M. Miller signale à la conférence qu'il faut tenir compte dans la loi, de ce qui se passe dans la pratique. L'armateur qui a une réparation d'avaries à faire effectuer s'adresse à ses assureurs et il dit : vers telle date, il me faudra tel montant. Et l'assureur, sur une lettre du dispacheur, ou après une vérification, fournit les fonds ou donne une garantie, et on ne permet pas au navire de quitter le port avant d'avoir payé sa dette. Par conséquent, la valeur du privilégé, grande en théorie peut-être, n'a aucune importance en pratique.

M. Louis Franck (Anvers). — S'il m'est permis d'ajouter un mot.

M. Miller a mille fois raison. Le mal n'arrive que lorsqu'il y a des commerçants qui laissent le navire se grever de charges et de frais jusqu'à la corde. Et ceux-là ne m'intéressent vraiment pas.

M. Brown (New-York). — The information that I have gained from an Admiralty practice extending over a good

many years is entirely in accord with the statement made by the last speaker Mr. Miller. Nevertheless I think Mr. Miller loses sight of the fact that the number of exceptions in these cases are so frequent that they must be taken into consideration. It is the fact that a very large part — a part that is well worthy of the consideration of this Conference — of the litigation in the Admiralty Courts of the United States arises from the very fact that the Underwriters are not so liberal as they are represented to be according to the custom outlined by Mr. Miller; and unfortunately it has been found necessary in the United States to enforce these liens very frequently, and our Admiralty Courts are burdened with such suits. I think therefore a lien is necessary for the protection of the supplying man and the repairing man in such cases.

Dr. G. MARTINOLICH (Trieste). — Sarò breve nell' esprimere l' opinione dei miei colleghi dell' Associazione Austriaca.

Fra gli argomenti che vengono portati in campo per l'estensione dei privilegi, ve ne sono alcuni che hanno del peso effettivamente, ma noi crediamo che siano tanti i motivi per non accordare questa estensione ed accettare il progetto di Parigi, che voteremo per questo progetto.

I privilegi marittimi principali sono specificati all' art. 3. Noi conosciamo la natura del privilegio: quella cioè di recare una sorpresa agli interessati, a coloro che accordano il credito marittimo. Ed in oggi, collo sviluppo che prende la marina mercantile, sarebbe assai dannoso per essa che si volesse estendere il numero dei privilegi. Sarebbe poi un male molto maggiore se venisse diminuito il credito. Ed il credito, o la possibilità del credito, verrebbero certamente diminuità coll' aumento dei privilegi e colla loro estensione.

Crediamo, dunque, che non sia bene per quanto vi siano motivi che parlano in favore, d' estendere i privilegi marittimi ; e siamo del parere d' accettare il progetto di legge come presentato a Parigi. Quindi noi siamo d'accordo per l'art. 3.

Traduction)

J'exprimerai très brièvement l'opinion de mes collègues de l'Association autrichienne.

Parmi les arguments qui ont été mis en avant en faveur de l'extension des privilèges, il en est quelques-uns ayant une valeur réelle ; mais nous pensons d'autre part qu'il y a autant de motifs pour ne pas accorder cette extension et d'accepter le projet de Paris, que nous voterons pour ce projet.

Les privilèges maritimes principaux sont spécifiés à l'article 3. Nous connaissons l'inconvénient du privilège : c'est notamment de réserver des surprises aux intéressés, à ceux qui accordent le crédit maritime. Et aujourd'hui, en présence du développement de la marine marchande, il serait dangereux d'étendre le nombre des privilèges. Ce serait un mal bien plus grand encore si le crédit maritime devait s'affaiblir. Or, tel serait certainement le cas s'il fallait augmenter et étendre les privilèges.

Nous croyons donc que. quels que soient les motifs en faveur d'une extension des privilèges maritimes, pareille extension serait dangereuse ; et nous sommes d'avis d'accepter le projet de loi tel qu'il a été rédigé à Paris. En conséquence, nous nous déclarons d'accord sur l'article 3.

M. Denisse. — M. Sieveking a dit tout à l'heure qu'il y avait une corrélation étroite et intime entre tous le cas où le propriétaire est responsable et les créances qui doivent être garanties par un privilège, demandant que tous les créanciers envers lesquels le propriétaire de navire peut opposer une responsabilité limitée soient en même temps déclarés privilégiés. Je crois, Messieurs, que sans devoir inscrire pareille disposition dans notre texte, ces créanciers peuvent arriver à un résultat analogue et que l'intérêt

pratique de la question est assez minime. C'est qu'en effet, tous ces créanciers auxquels on peut opposer une responsabilité limitée, peuvent faire saisir le navire. De deux choses l'une, ou bien le navire, par suite de l'accident, sera coulé. aura péri ; ce navire n'aura plus de valeur. Dans ce cas, évidemment le propriétaire ne donnera pas caution. Mais à quoi servirait-il dans ce cas d'accorder un privilège ? Il serait sans effet et sans utilité. D'autre part, au contraire si le navire n'a pas péri, s'il a conservé sa valeur, il y a toutes les chances pour que l'armateur ne le laisse pas saisir ; l'armateur fournira caution, et en vertu de cette caution, le créancier sera désormais parfaitement garanti. Cette caution lui assure le payement intégral et peu lui importera par suite qu'il y ait ou non des hypothèques sur le navire. Ces hypothèques lui seront étrangères puisqu'il aura obtenu caution.

Je crois donc que cette faculté pour le créancier d'opérer la saisie du navire et d'exiger caution donne des garanties suffisantes, d'autant plus que dans le texte qui a été adopté, il a été décidé que cetie caution ne peut plus être affectée par les évènements postérieurs.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

The speaker has said that one wants to look at this question not from an academical but from a practical point of view, and that one should not lose sight of this fact — that the creditor has always the right to arrest the ship, and that in the regular course of business in such cases whatever may be the mortgages and liens of people who are not at that moment at that Port. the man who arrests the ship gets bail and is paid out of the bail and leaves the others to seek their rights as best they can. And as long as that privilege remains in all Nations (as it does) we need not fear that taking away these liens will put the man who is on the spot in any awkward position.

Dr. Ant. Vio (Fiume). — Vi è un principio di giustizia

e di equità che vuole che tutti i crediti pei quali è stata accettata la limitazione della responsabilità, debbano anche avere un diritto privilegiato. Io non ammetto che vi possa essere una limitazione di responsabilità per l'armatore, se non esiste un diritto privilegiato pel creditore.

Vi potranno essere dei crediti che oltre il diritto di privilegio avranno anche un diritto personale verso l'armatore ; ma non vi possono d'altra parte essere dei crediti compresi nella limitazione della responsabilità e che non abbiano un diritto privilegiato.

Noi abbiamo l' art. 2 che dice che il proprietario del naviglio risponde limitatamente per tutti i danni cagionati ai beni, alle merci ed a tutti gli altri oggetti che si trovano a bordo del naviglio. Ora tutti i danni alle merci ed agli altri oggetti che si trovano a bordo del naviglio, non gli trovo fra i crediti privilegiati, mentre trovo fra i crediti privilegiati i danni recati alle merci del terzo naviglio, agli oggetti del terzo naviglio. Siccome sarebbe, a mio modo di vedere, fuori del buon senso, l'accordare diritto di privilegio ai danni recati alle merci di terze navi, propongo che questo articolo sia completato nel senso che non solo i danni arrecati alle terze navi abbiano diritto di privilegio, ma che tale diritto debba spettare pure ai danni delle merci, oggetti ed altre cose che si trovavano a bordo del bastimento.

Traduction)

Il est un principe de justice et d'équité qui exige que toutes les créances pour lesquelles on admet une limitation de responsabilité, doivent également avoir un droit de privilége. Je n'admets pas qu'il puisse y avoir une limitation de responsabilité pour l'armateur, s'il n'existe pas un privilége pour le créancier.

Il peut y avoir des créances qui, outre le droit de privilége, auront encore un droit personnel contre l'armateur ; mais il ne peut d'autre

part y avoir des créances qui tombent dans la limitation de responsabilité et qui n'aient pas aussi un droit de privilège.

Nous avons l'article 2 qui dit que le propriétaire de navire est responsable limitativement pour tous les dommages occasionnés aux biens, aux marchandises et à tous autres objets se trouvant à bord du navire. Or, tous les dommages aux marchandises et aux autres objets qui se trouvent à bord du navire ne se trouvent pas parmi les créances privilégiées, alors cependant que l'on admet parmi ces créances privilégiées les dommages occasionnés aux marchandises ou aux objets à bord d'un autre navire.

Comme, à mon avis, il serait contraire au bon sens d'accorder un droit de privilège pour les dommages causés aux marchandises à bord d'un autre navire, je propose de compléter cet article en ce sens que non seulement les dommages causés à l'autre navire auront un privilège mais qu'un privilège pareil devra être accordé également pour les dommages à la marchandise, aux objets et autres choses se trouvant à bord du bâtiment.

(*Verbal translation by* Mr. Leslie Scott)

Very shortly Sig. Vio proposed that there should be added in Article 3 of the Lien Code a lien for damage caused to goods and other objects on board the carrying vessel for which Sub-paragraph 1 of Article 2 of the Limitation Code extends the limitation, as in English law, apart altogether from collision ; and Sig. Vio proposes that there should be a privilege for such claims.

Mr. Cory (Associated Chambers of Commerce of the United Kingdom). — I feel, Sir, that possibly the English delegates represent principally the shipowners ; and although, speaking personally, the Company with which I am connected is deeply interested in Steamers, still we are primarily and perbaps more particularly interested in Cargo as Merchants. And therefore perhaps it is my duty, as representing the cargo-owners of the United Kingdom as well as the Associated Chambers of Commerce, to say a word or two from the point of view of the cargo-owner and the merchant. I am rather inclined to agree — partly, not wholly — with my friend Mr. Brown from the United

States that possibly liens are desirable, and that possibly the order of them might advantageously be re-arranged. I rather agree with him that the wages of the Master and Crew should possibly come before the expenses of warehousing, watching, and so on. Then I am rather inclined to agree with him that supplies and repairs (to a limited extent possibly, because otherwise in certain remote parts they might be very heavy and might be incurred to more than the value of the ship) should certainly form a lien on the ship and come before mortgages. And I think this is really in the interests of the shipowners and the mortgagees themselves. Supposing a steamer goes into a remote port like Diego Garcia, Secheyles, or Zanzibar, where no arrangement has been made by the owner for supplies, and that ship presents itself to a local French House for supplies and repairs, or, for instance, requires coal. Well, as Mr. Simpson has pointed out, the facilities to-day with regard to telegraphic instructions and getting credit sent out are very much greater than they used to be; but still those facilities do not apply so much to outstanding and remote Ports like those I have instanced; and even if it is possible to get them it entails delay and considerable cost in remote parts of the world. All the parties are interested in the ship, the owner as well as the mortgagee, and there are cases where acceleration of the voyage is of the greatest importance. Then if the ship cannot be got away from a remote port like those I have instanced she is of no value at all. The essence of her value is getting her back to home waters. Therefore it will facilitate the suppliers and repairers to grant credit from the fact that they will have a lien on the ship, and I think it is to the interest of the owners that the lien should be given. It is true they may refuse to give credit but then that means that the ship may be delayed there for some days or a week before

she can get away. I think that such protection is due to the suppliers and the merchants, and that there should be a lien, and I think also it is to the advantage of the mortgagee and the shipowner that such lien should be granted.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Cory a dit qu'à son avis il conviendrait d'ajouter aux privilèges énumérés, non pas tous les privilèges dont a parlé M. Brown, mais tout au moins le privilège en faveur de ceux qui ont fourni des provisions et effectué des réparations. Il accepte, comme M. Simpson l'a fait ressortir que la facilité des communications et les moyens d'obtenir du crédit à longue distance, ont beaucoup augmenté, mais cette règle n'est pas absolue. En outre, il faut tenir compte de ce qu'un navire peut se trouver dans un port éloigné, ou peu connu et qu'on se refuse à lui faire des fournitures parce que l'on n'aurait pas de privilège et que le navire peut être hypothéqué. Dans pareilles circonstances, même si un crédit peut être obtenu par voie de dépêche, cela occasionnera toujours un retard, des difficultés et l'intérêt de tous est de les éviter.

M. Louis Franck (Antwerp). — I might perhaps briefly say in answer to M. Cory that it is impossible to my mind to weigh in the balance such cases of particular interest as have been suggested against the general interest which attaches to the security and development of maritime credit. The claims for necessaries may extend to any length whatever (because it is impossible to define them) If you leave the door open for such claims against which you cannot insure and you allow them to take precedence of the mortgage, you take from the mortgage the confidence it wants and you consequently make credit dearer and perhaps impossible to obtain. The necessaries man can protect himself; the mortgagee cannot.

Mr. R. B. D. Acland (London). — Mr. President

and Gentlemen of the Congress, I have not intervened hitherto in the discussions of this Congress for this reason, that I am one of the lawyers who believe to the bottom of his heart that the questions which are to be discussed here are really business questions which must be settled by business men in a business way, and which ought to be settled as far as possible without the intervention of theorists and persons who are wedded to any particular system of law. We are attempting to settle a Code which shall be of use to business men ; which shall not be representative of any particular system but which shall enable business men to carry on business under identical conditions throughout the world. That involves a certain amount of give and take ; and I associate myself absolutely with the words which fell from my friend Mr. Franck when he addressed you a moment or two ago.

Now although I have not intervened in the debates I have been a very attentive listener especially during the last few minutes when this matter has been discussed from the business point of view. Mr. Miller has told us the practical way in which this question of repairs and advance in money works out, and he has insisted that it is not a real business difficulty which is raised ; and Mr. Brown entirely associates himself with that as a general principle but says that there are exceptions which make a lien desirable. In those circumstances I venture to ask the Conference whether it is possible that a body such as we are should legislate for exceptional circumstances ? The object which we have in view is to legislate or prepare a Code for the ordinary business and for the business which goes through in the ordinary way and not for exceptional cases. If once we begin to legislate for exceptional cases I venture to submit to the Congress that we should have a

Code so long and so impossible to understand that it would be absolutely useless.

Even as a lawyer therefore I venture to appeal to the Congress to be business like — to give and take where it is possible, and by not insisting upon exceptional cases, and by not insisting upon one's own pet theories of law, to try to work out a system which shall be of practical use to practical men in carrying on the practical commerce of the world.

(Traduction orale par M. Louis Franck)

M. Acland a dit en substance : Je ne suis qu'un jurisconsulte et je pense que ces questions doivent être avant tout tranchées par les hommes de la pratique, mais j'ai suivi la discussion avec attention, et le conseil que je me permets d'indiquer est que si l'on veut arriver en pareille matière à une solution, il faut s'attacher aux questions dominantes et d'intérêt général et non pas aux questions de détail ou d'intérêt particulier. Si nous devons faire un code international qui rencontre tous les cas exceptionnels, nous n'en finirons pas, et dans ces conditions, il recommande de n'y pas insister.

M. Autran (*président*). — La parole est à M. Le Jeune.

M. Charles Le Jeune (Anvers). — Il est certain que la dominante de cet avant-projet, c'est de bien établir le crédit maritime. Eh bien, Messieurs, si vous voulez faciliter le crédit maritime, vous devez l'établir dans des conditions telles qu'il soit viable; que l'on puisse y avoir recours avec l'espérance que l'argent avancé au moyen de l'hypothèque maritime ne soit pas exposé à être perdu sans remède, que par conséquent, en arrêtant un ensemble de dispositions, vous ayez toujours en vue cette issue finale : l'intérêt de celui qui va prêter. Toute la situation est dominée par là, et si vous ne tenez pas compte de cette situation, si vous envisagez des hypothèses particulières, des difficultés devant lesquelles inévitablement on pourra

toujours se trouver dans une certaine mesure et si vous voulez parmi les privilèges, introduire une série de cas qui nous remettront devant la plaie des temps passés qui a complètement entravé le développement du crédit hypothécaire, nous n'aurons rien fait.

Messieurs les représentants de l'Allemagne ont fait une proposition qui dans sa généralité, embrasse a défaut de détermination, un nombre indéfini de privilèges possibles : mentionner que d'une façon générale auront privilège tous ceux auxquels on pourra opposer la limitation, ce serait établir un principe tellement vague qu'aucun prêteur ne pourrait apprécier les risques que lui fait courir son hypothèque.

Si lors du vote de l'article 2 du projet sur la Responsabilité, la délégation allemande croit devoir y revenir, elle aura l'occasion de nous dire de quelle façon plus précisée la responsabilité limitée pourrait être mise en harmonie avec les privilèges. Mais évidemment, une disposition aussi générale que celle proposée ne pourrait recevoir aucune sanction parce que ce serait ruiner complètement notre système de crédit maritime basé sur des privilèges définis. Je crois donc qu'il faut écarter la proposition allemande.

Restent les additions aux privilèges qui vous ont été demandées. Je ne m'occuperai pas de ces additions en détail ; mais je ferai une remarque : c'est que l'hypothèque, quand elle n'est précédée que de ce petit nombre de privilèges, acquiert une valeur qui permet au prêteur de faire garantir efficacement en cas de fortune de mer le remboursement par l'assurance des sommes qui lui sont dues. Il le pourra en effet, avec les privilèges tels qu'ils sont établis actuellement dans l'avant-projet et qui ne comportent que certains risques qui, pour la plupart, sont assurables. En avançant de l'argent contre une hypothèque

il saura avec un gage non encombré de privilèges et complété par l'assurance que s'il y a une perte par fortune de mer, il pourra recouvrer ce qu'il a avancé, parce que les risques sont assurables.

Et c'est là un point essentiel; c'est celui que signalait entr'autres l'honorable M. Simpson avec lequel je suis absolument d'accord.

Je crois donc qu'il serait bon de n'apporter aucune modification à ce qui a été proposé.

On a fait aussi remarquer que dans l'avant-projet les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison et ses passagers pour faits d'abordage sont privilégiées, alors que les indemnités dues à la cargaison et aux passagers du navire lui-même, lorsqu'il est en faute, ne le sont pas.

Voici ce qui nous a amenés à ces vues. Nous avons été d'avis d'abord que les obligations contractuelles créent un lien particulier entre les propriétaires du navire et ceux de la cargaison, et que les responsabilités qui en découlent ne peuvent être mises sur le même pied que celles envers des tiers innocents ; que par conséquent, il était raisonnable de ne donner un privilège qu'aux tiers. Avec les clauses d'exonération qui se trouvent actuellement dans tous les connaissements, cette exclusion se justifie à tous les titres.

Si M. le Président voulait, à l'heure qu'il est, nous poser une question décisive, le moment serait venu de prendre des résolutions sur l'article 3 ; et j'en propose l'adoption tel qu'il est conçu.

(*Verbal translation by* Mr. Louis Franck)

I will briefly translate what M. Le Jeune has said. He insisted first upon the necessity of getting a sound basis of maritime credit. He declared himself entirely in agreement with what has fallen from M. Simpson. He then put it before the Meeting that in his opinion the general principles as they were proposed by the German Delegation in an absolute way should not be put to the vote or accepted. He said

that due consideration ought to be given to the desirability of having harmony between the Treaty of Limitation of Liability and the Treaty of Hypothecations and Maritime Liens, but that that could not be laid down in an absolute form, an iron and fast rule that there should only be a lien where there was limitation, and that there should be no limitation where there was no lien. Each case must be considered on its merits. M. Le Jeune then pointed out that the main principle ought to be that for such creditors, to whom you are going to give a lien taking precedence of the mortgage. there should be the possibility for the mortgagee to insure ; and that principle has been recognised in paragraphs 3 and 4 of Article 3 as proposed to the Conference. He submitted that the matter should now be brought to the vote and that Article 3 should be carried as it stands.

M. F. C. AUTRAN (*président*). — Je déclare la discussion close.

Quant à savoir comment on votera, il me semble que l'on pourrait voter en principe sur la question de savoir s'il y a lieu d'ajouter d'autres privilèges à ceux qui sont proposés par le texte que vous avez sous les yeux. Si par conséquent, vous admettez qu'en principe et sauf des modifications insignifiantes de détails, qui viendraient à leur place sous chaque paragraphe, il y a lieu de ne pas ajouter de nouveaux privilèges à ceux qui figurent dans le texte, vous écarterez ainsi par voie de conséquence les amendements proposés par la délégation allemande et l'amendement de la délégation américaine et, je le répète, sauf de légères modifications de détails, comme celles résultant de la proposition de M. Vio et d'autres collègues.

Au point de vue de la rédaction, il est bien entendu que le principe, c'est-à-dire, le plus de solidité du crédit maritime par suite de la réduction des privilèges, sera confirmé d'une façon absolue par ceux qui diront : « oui ».

Et ceux qui voudraient étendre le nombre des privilèges devront voter « non ».

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

The President has put to the Meeting the question in the following way : — Those who are in favour of accepting the principle that the only liens existing in these Treaties should be those enumerated in the draft prepared by the Paris Committee are to vote « Yes ». It is understood, however, that small modifications of detail on those four points are reserved — the vote being taken on this basis that you vote « Yes » if you are agreed that the categories of liens should be those four and no other. This would exclude the amendment of M. Brown, and the principles put forward by the German Delegation.

M. Cruz (Buenos-Aires). — Nous allons adhérer au projet de la Commission de Paris en notre qualité de délégués de l'Association argentine de droit maritime ; mais nous n'entendons nullement par là compromettre l'opinion ou le vote du Gouvernement argentin, dont nous sommes également les délégués.

M. Louis Franck (Anvers). — C'est entendu ; c'est seulement en votre qualité de délégués de l'Association argentine que vous avez droit de vote.

Il me semble qu'il est très simple de s'en tenir à la proposition que faisait l'honorable président. La Commission de Paris propose quatre catégories de privilèges : les frais de justice et tout ce qui rentre dans cet ordre d'idées ; les gages et tout ce qui s'y rapporte ; les indemnités dues pour assistance et tout ce qui rentre dans cette catégorie ; enfin les indemnités dues à un autre navire ou à sa cargaison. Au point de vue de ce quatrième article, il y a un amendement du Dr. Vio à l'effet d'ajouter « et à la cargaison du navire transporteur ». Le Président ayant déclaré que comme il n'y a là aucune question de principe essentielle engagée, et que d'ailleurs cette ajoute pourrait se justifier à certains points de vue, cette question peut être réservée. Mais ce qui n'est pas réservé, et ce que ceux qui voteront

« oui » rejetteront ce sont des catégories nouvelles et différentes de privilèges, et notamment les réparations et provisions, les bottomry bonds et tous les privilèges de ce genre.

* * *

The President was putting the matter to the vote in the following way. He said that there are four categories of maritime liens or privileges as settled in the Paris Report. Those who are in favour of limiting maritime liens to those four categories of claims against the ship are to vote « Yes ». It is understood that amendments of any of those four categories (or at least the one which was presented by M. Vio) are reserved. Those who vote « yes » will therefore adopt this system of settling the question of liens and will exclude other categories of liens, such as moneys advanced, necessaries, bottemry bonds, and so on.

VOTE

(*L'article est adopté à la majorité*).
(*The article is carried by a majority*).

M. F. C. AUTRAN (*président*). — La proposition de la Commission de Paris est donc acceptée par une grande majorité. Il n'y a par conséquent plus qu'à examiner l'amendement de M. Vio qui trouvera sa place au paragraphe 4.

Cette question du privilège pour abordage a fait l'objet de nombreuses discussions et je dois dire que moi-même, j'avais toujours été l'adversaire résolu du privilège donné à l'abordé ; mais je dois dire que depuis la conférence de Hambourg, mes opinions personnelles se sont un peu modifiées et qu'à l'heure actuelle, je pense que le crédit maritime ne sera pas affecté par le privilège du chef d'abordage en ce sens que si par suite d'une fortune de

mer, le créancier simple est privé de son gage, il se retournera contre son assureur qui prend à sa charge les risques de ce genre. D'autre part, en n'accordant pas ce privilège pour abordage, vous vous trouverez en opposition absolue avec l'Angleterre.

Ce sont ces considérations là qui m'ont fait modifier l'opinion que j'avais autrefois et il n'était peut-être pas inutile de le rappeler ici.

M. AUTRAN (*président*). — J'ai reçu le texte de l'amendement de M. Lefebvre qui porte :

« Les indemnités dues à titre de réparation à tous biens, bâtiments de mer et personnes à raison d'un abordage résultant d'une faute nautique du navire ».

Mais quel est le sens de cet amendement ? Est-ce qu'il vise les dommages causés aux personnes et aux biens qui se trouvent à bord du navire abordeur ?

Comme le faisait très bien remarquer M. Le Jeune — et c'est un point qui, j'espère, décidera soit M. Vio, soit M. Lefebvre à retirer leur amendement c'est que cette question pour les chargeurs sur le navire n'a, à l'heure actuelle, aucune espèce d'intérêt pratique. Je crois en effet que soit passagers, soit chargeurs, ils sont tous privés de toute espèce de recours généralement quelconque contre le navire transporteur par les clauses et conditions, soit des connaissements, soit des billets de passage.

Par conséquent, s'il convient aux personnes, ou quand il s'agit de biens, aux chargeurs, de renoncer à toute espèce de recours contre l'armateur, comment, s'ils n'ont pas d'action, auront-ils un privilège ? Cela dépasse mon faible entendement. Et si par conséquent, nous nous inspirons des nécessités de la pratique, il est absolument inutile de parler en faveur de gens qui n'ont pas d'action.

Nous ne sommes pas des théoriciens, ici, mais des gens

pratiques, et par conséquent. il me parait absolument inutile de modifier l'article 4 qui, comme le disait M. Le Jeune, ne donne un privilège qu'à des tiers.

Dr. ANT. VIO (Fiume). — Io non ho parlato di privilegi pei danni recati alle persone ; io ho parlato di privilegi pei danni recati alle merci del bastimento.

Io ho proposto precisamente questo : Che il privilegio sia accordato non soltanto alle indennità proveniente da abbordaggio, ma anche alle indennità dovuta alle merci che portava il battello, perchè nell' art. 2 abbiamo detto che la responsabilità limitata si estende anche ai danni arrecati alle merci ed agli altri oggetti esistenti nel battello. Se dunque esiste questa responsabilità limitata pei danni recati alle merci, io ritengo che questi danni debbano pure avere il privilegio.

Praticamente dico : nasce un sinistro e rimangono danneggiate le merci per colpa del capitano ; oltre a questi danni nasce un abbordaggio : succederebbe che l'indennità dovuta per l' abbordaggio avrebbe il privilegio, mentre i danni sofferti dalle merci per colpa del capitano dello stesso battello, non avrebbero il privilegio.

Tale è la questione che io pongo. Prego di non confondere ; del resto decidano come credono.

(*Traduction orale par* M. FRANCK)

M. Vio a fait observer qu'il n'a pas voulu parler de dommages aux personnes, mais uniquement d'un privilège pour dommages causés aux marchandises, se trouvant à bord du navire lui-même.

L'hypothèse à laquelle il songe est celle-ci : un dommage est fait par la faute du capitaine, à la cargaison ; il se trouve que le capitaine est déclaré responsable : il est rendu responsable et il y a une action contre lui. Puis. survient un abordage. Avec le système proposé, la créance du chef d'abordage viendrait primer la créance non privilégiée pour dommages à la cargaison, causée elle aussi par la faute du capitaine.

M. Louis Franck (Anvers). — Quoique très attentif à ce qu'a dit à M. Vio, qui a fourni d'excellents rapports sur la question, je ne puis me rallier à sa proposition et cela pour deux raisons.

Première raison : quand le réclamateur du chef de manquant ou d'avarie ou de la cargaison en général a une réclamation importante, il prend ses mesures immédiatement ; il saisit ou menace de saisir et comme le navire est là, dans la plupart des cas, on donne une caution ou le navire reste saisi, et bien souvent le créancier hypothécaire aura en fait un intérêt à ne pas voir réaliser son gage, par vente forcée et arrivera à quelque arrangement. J'ai vu plus d'un cas de ce genre. Seconde raison : il y a l'effet des clauses d'exonération dans les connaissements qui rendent de moins en moins fréquents les recours de la cargaison. Vous ne pouvez pas faire en ces matières une règle absolument juste. La perfection n'est pas de ce monde. Il s'agit de savoir quel est l'intérêt dominant ; or c'est l'intérêt du crédit réel. Je suis d'avis que cet intérêt sera le mieux protégé par le traité tel qu'il est formulé, et j'espère que la conférence voudra suivre la Commission de Paris.

M. Autran (président). — Nous passons donc au vote sur l'amendement de M. Vio.

Mr. Brown. — I think I ought to have the opportunity of putting my amendment before the Conference. I propose now a fifth paragraph relating to the same subject.

M. F. C. Autran, (*président*). — I think that we must proceed to vote on the text of M. Vio.

Mr. Brown. — I bow to the President's decision, and I merely hand up my amendment.

Mr. Leslie Scott. — In order to make the matter absolutely clear, may I say that the amendment proposed is to give a maritime lien to the owners of cargo damaged on the carrying ship — not to the owners of cargo on the other ship in case of collision, which exists already, and about which there is no dispute; but to add to it a lien for damaged cargo on the carrying ship. Those who are in favour of the amendment to extend the lien will say « Yes »; those against will say « No ».

VOTE

(*L'amendement est rejeté. — The amendment is lost.*)

La séance est levée. — The sitting is adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI.
AFTERNOON'S SITTING.

M. F. C. Autran (*président*). — En l'absence de Monsieur le Président, et à la demande du Bureau, je déclare la séance ouverte.

Nous en sommus arrivés à l'article 4 de l'avant-projet sur les Privilèges et Hypothèques maritimes, conçu comme suit :

Article IV

Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne

Maritime liens shall rank in accordance with the priorities laid down in art. 3. Liabilities appearing in the same class share rateably, with the exception of liabilities for salvage which shall rank

les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; celles-ci, viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

in the inverse order of the dates on which they came into existence.

Cet article demande fort peu de commentaires ; le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération, c'est-à-dire dans l'ordre des n°s 1, 2, 3 et 4.

Parmi les créances classées au même rang une exception est faite toutefois pour les indemnités dues pour sauvetage et assistance, qui sont classées en sens inverse de la date à laquelle elles sont nées. En effet, c'est le dernier sauveteur qui a sauvé le gage de tous les autres.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur cet article ?

M. Louis Franck (Anvers). — Il y a sur cet article 4 un amendement de l'Association des Etats-Unis :

« Les privilèges maritimes prendront rang dans l'ordre » qui est déterminé à l'article 3.

» Les privilèges figurant dans la même classe partagent » au marc le franc, à l'exception des créances mentionnées » dans la division 3 et dans la division 4, lesquelles seront » traitées comme ayant mérite égal et lesquelles, entre » elles, prendront rang dans l'ordre inverse des dates aux- » quelles elles sont nées. »

Les numéros 3 et 4 auxquels ce texte se réfère, sont les numéros de l'amendement américain, dans une partie qui n'a pas été expressément rejetée ce matin, mais qui se confond, comme je vous l'expliquerai dans un moment, avec le texte voté. Les délegués américains avaient fait des frais de conservation et de garde une catégorie spéciale, de sorte que l'indemnité de sauvetage prenait rang au n° 4 au lieu d'avoir le n° 3 et je vois par cette formule, autant que je crois la comprendre exactement que pour ces privilèges, — frais de conservation de garde et d'assistance et

de sauvetage, — on appliquerait la règle de l'ordre inverse des dates.

Je pense que la modification proposée n'a pas une grande importance ; en effet, comme nous avons donné aux frais de garde et de conservation le même rang qu'aux frais de justice ces frais sont sûrs d'être payés, la question de savoir dans quel ordre ils viendront entre eux ou à l'égard de l'indemnité d'assistance, est sans intérêt.

En ce qui concerne la question des indemnités d'assistance, la proposition de nos amis des Etats-Unis se confond avec le principe que nous avons posé.

Il ne reste donc que la question de rédaction. Il se peut que la formule qu'ils proposent a en vue spécialement le texte anglais, qui n'est qu'une traduction du texte français. Je demande à ces messieurs s'il ne leur convient pas de laisser la question au Bureau Permanent qui tiendrait compte de leur désir.

*
* *

The amendment which is proposed by the American Delegation is in the following terms :

« MARITIME LIENS SHALL TAKE RANK IN ACCORDANCE WITH THE PRIORITIES LAID DOWN IN ARTICLE 3 ». That is a general principle which we accept and which is embodied in our Article 4. Then the amendment states that « THE LIABILITIES APPEARING IN THE SAME CLASS SHARE RATEABLY WITH THE EXCEPTION OF THE LIABILITIES MENTIONED IN SUB-DIVISIONS 3 AND 4, WHICH LIABILITIES SHALL BE TREATED AS OF LIKE MERIT AND SHALL TAKE RANK IN THE INVERSE ORDER OF THE DATES ON WHICH THEY CAME INTO EXISTENCE ».

The Nos. 3 and 4 in the text which I have just read are not referring to the Article 3 as it stands, but to the Article 3 as it was worded by the American Delegation in their

amendment this morning ; and the only difference on this point between that amendment and the text we have voted is that expenses of warehousing, watching and preservation, which in the text voted are under No. 1, would, in the amendment suggested by our Americans friends, form a special class of liabilities coming in the third rank. That is one difference.

May I just submit to our American friends that the interest which they show for these expenses of warehousing, watching and preservation seems to me to be amply met by the text as it was voted, seeing that in that text those expenses and liabilities get on the first rank and come together with Court fees, taxes and public charges. Then there remains No. 4, which relates to salvage, and on that point the American amendment is quite to the same effect as Article 4 as proposed by us — the only difference being a difference of wording ; and I submit to M. Brown whether, under those circumstances, he will not consent to refer these amendments to the Permanent Committee.

M. Brown (New-York). — With regard to salvage I do not think it was intended to have any difference, even in the wording. My amendment had refrence to the rank of the expenses incurred in preservation. I may say that I think the translation into English is entirely erroneous. Under the circumstances I shall not press this amendment to the vote, but I merely wishet to bring it forward as expressing the opinion of the American Delegation.

M. L. Franck (Anvers). — La délégation américaine renonce donc à l'amendement.

M. F. C. Autran (président). — Je mets au vote

l'article 4. En présence des observations échangées, et s'il n'y a pas d'objections, je le considère comme adopté.

(*Adopté. — Carried*).

Nous passons donc à l'article 5.

Mr. BROWN. — I have a further amendment upon that Article 4, which I hand to the Bureau.

M. L. FRANCK (Anvers). — The Article proposed as an amendment is now really a new article and is in the following terms :

« AS BETWEEN DIFFERENT VOYAGES THE MARITIME LIENS MENTIONED IN SUBDIVISIONS 3, 4, 5, 6, 7, 8 AND 9 OF (*the American amendment on*) ARTICLE 3, ARISING IN RESPECT OF EACH VOYAGE, SHALL BE OF SUPERIOR RANK TO ALL SIMILAR LIENS OF ANY PRECEDING VOYAGE. THE MARITIME LIENS MENTIONED IN SUBDIVISIONS 1 AND 2 THEREOF, ALTHOUGH ARISING, IN FACT, UPON DIFFERENT VOYAGES, SHALL RANK AS IF THEY HAD ARISEN UPON THE LAST VOYAGE ».

*
* *

En français, le texte est comme suit :

« ENTRE DIFFERENTS VOYAGES, LES PRIVILÈGES MENTIONNÉS DANS LES CATÉGORIES 3, 4, 5, 6, 7, 8 ET 9 DE L'ARTICLE 3 (*tel que la délégation américaine l'a proposé*) NAISSANT D'UN VOYAGE DÉTERMINÉ, SERONT D'UN RANG SUPÉRIEUR A TOUTES CRÉANCES SIMILAIRES NÉES AU COURS D'UN VOYAGE PRÉCÉDENT. LES PRIVILÈGES MENTIONNÉS DANS LES CATÉGORIES 1 ET 2, QUOIQUE NAISSANT EN FAIT, DE VOYAGES DIFFÉRENTS, AURONT RANG ENTRE EUX COMME S'ILS ÉTAIENT TOUS NÉS AU COURS DU DERNIER ».

La portée de cet article est donc d'introduire dans la

question du rang des priviléges la notion du voyage, exception faite pour les frais de justice et pour les gages du capitaine et de l'équipage. Par conséquent, Messieurs, on demande que pour les indemnités dues à raison du sauvetage et de l'assistance et pour les indemnités à raison de fautes nautiques, on distingue selon le voyage pendant lequel elles sont nées.

Nous faisons observer qu'en ce qui concerne le sauvetage et l'assistance, nous donnons déjà satisfaction au désir exprimé par nos amis, puisque d'une façon absolue l'indemnité pour le sauvetage fait en dernier lieu passe avant les autres.

Reste l'abordage. Là, Messieurs, nous n'avons pas fait cette distinction parce qu'il n'y avait pas de raison pratique de le faire. Les motifs qui militent en faveur du privilége donné à l'abordé n'ont rien de commun avec un voyage au cours duquel l'accident se produit. Pour l'assistance, c'est autre chose. Le dernier qui sauve le navire sauve en même temps le gage de tous les autres créanciers, mais quand nous donnons un privilége à l'abordé, ce n'est pas parce que l'indemnité pour abordage a un caractère conservatoire ; c'est pour une série de raisons d'opportunité. Ces raisons sont bonnes ou mauvaises ; nous avons décidé qu'elles sont bonnes, mais elles ne deviennent pas meilleures à raison de leur date. Cela n'a pas une importance bien grande, du reste, puisque la créance d'abordage se prescrit par un délai bien court et que le plus souvent on se fait donner caution. Si, au contraire, le créancier n'a pas l'occasion de saisir le navire, et si après, il le retrouve, ce créancier ne se plaindra pas trop de devoir partager avec un autre abordé.

*
* *

I was just saying to our American friends that their amendment was quite natural if the first rule had been adopted, because then you had bottomry bonds, necessaries and various other privileges. But at present the only liens remaining are for salvage and collision, as far as the principle of dates is concerned. Now, for salvage your rule is accepted ; for collision, as the origin of that lien is not of a conservatory nature, the second collision not having benefited the position of the claimant for the first collision, the dates have nothing to do with the lien.

M. Brown. — I think that a subsequent lienor, by reason of collision, ought to have a priority over an earlier lienor who has had the opportunity of enforcing his lien and has not enforced it. However, I do not think that that will prove a stumbling block ; and while I do not abandon the amendment, I do not very strongly press it.

M. Louis Franck. — La délégation américaine, tout en maintenant son avis, que le privilège pour la dernière collision doit passer avant celle qui précède, n'insiste pas fortement, je crois donc qu'il n'y a pas lieu de passer au vote.

M. le Dr. Schaps. — Je vous prie d'ajouter à l'avant-projet un article 4-bis comme suit :

« *Les privilèges ci-dessus établis sont les seuls qui seront* » *reconnus par la législation de chacun des Etats con-* » *tractants.* »

Pour motiver cet amendement, il suffit de le lire. Si les Etats laissaient subsister la faculté d'accorder à d'autres créances des privilèges, une réglementation internationale serait de bien peu d'utilité.

(*Verbal translation by* Mr Leslie Scott).

The proposal of M. Schaps is to add to Article 4 a clause saying « that the above list of liens shall be the only liens recognised. » It ought, I think, properly to come in at the end of Article 3.

M. F. C. Autran (*président*). — Je crois que l'observation qui vient d'être présentée, est absolument juste en ce sens que si nous voulons faire une loi internationale, il faut que tous les privilèges autres que ceux énumérés dans l'article 3 de ce projet, disparaissent. Par conséquent, je suppose que nous donnerons entière satisfaction à M. Schaps en ajoutant, au début de l'article 3, le mot « seuls ». L'article deviendra donc : « Seront seuls privilégiées..... » etc.

(*Verbal translation by* Mr. Leslie Scott

M. Autran proposes to accept the proposition limiting the number of liens, but to do it as a matter of wording by adding, at the beginning of Article 3 in English.

« The following liabilities alone shall give rise to maritime liens ».

I suggest that if there is any question of drafting, as to whether the text should take that form or the form proposed, that is a matter which should be left, with other questions of drafting, to the Permanent Bureau.

(*Adopté. — Carried*).

An English Delegate suggested that a better wording would be : « Only the following liabilities shall give the right » etc.

Mr Leslie Scott. — That is the true translation of the French.

M. Fiamberti. — Ho demandato la parola per sottoporre all' assemblea questa osservazione. Io sono perfettamente dell' opinione dell' onorevole preopinante per

aggiungere nell' *avant-projet* una dichiarazione che impedisca ai singoli Stati di legiferare in opposizione a quanto è statibilito nell' *avant-projet* stesso, che deve avere carattere internazionale. Ma io credo che non sia il caso di vietare ai singoli Stati, all' infuori di quelli che sono d'accordo con quanto è stabilito in questo *avant-projet*, di stabilire privilegi in quanto riguarda i rapporti di cittadini dei singoli Stati.

Mi spiego. Nessuno Stato che avrà accettato l'*avant-projet* di carattere internazionale, potrà fare o conservare disposizioni legislative che sieno in contrasto con quelle stabilite nell' *avant-projet*. Ma all' infuori di questa limitazione, io credo che sarebbe pericoloso, non conveniente e non necessario, imporre ai singoli Stati una limitazione per quanto riguarda i proprî cittadini.

Supponiamo che noi, in Italia, stabiliamo o conserviamo una disposizione la quale accordi il privilegio ai caricatori della nave. Questa disposizione non sarebbe accettata ; ed io faccio voti che non lo sia ora dalla conferenza internazionale.

Orbene, finchè gl'interessi del caricatore saranno discussi in confronto di coloro che hanno diritto in base alla legge internazionale, tanto meglio ; ma allorquando sorgessero dei conflitti internazionali, o quando tali conflitti non potessero pregiudicare il diritto nazionale, io credo che sarebbe pericoloso, non conveniente impedire ai singoli Stati di stabilire privilegi per quanto concerne i proprî cittadini.

Ecco il mio concetto.

(*Traduction orale par* M. Betocchi).

L'honorable M. Fiamberti vient de dire qu'il est parfaitement d'accord avec les orateurs précédents pour ajouter à l'avant-projet une disposition défendant aux divers Etats de légiférer contrairement

aux dispositions de ce traité pour autant qu'il s'agisse de matières ayant un caractère international. Mais là où il s'agit d'intérêts ayant un caractère exclusivement national il ne serait ni convenable, ni nécessaire, d'empiéter sur leur liberté, — ce serait même fort dangereux. Ici il faudrait leur laisser toute latitude, pourvu bien entendu qu'ils ne touchent pas aux intérêts internationaux.

(*Verbal translation by* M. FRANCK)

Sig. Fiamberti says that as far as international relations go he quite agrees with what has fallen from Dr. Schaps and from the President, but that when only Italian creditors are in the presence of an Italian ship, nothing should prevent the Italian law applying to matters of maritime liens between those two claimants, according as the Italian Parliament may think fit to direct; provided always that the position of creditors of different Nationalities should not be touched.

M. LOUIS FRANCK (Antwerp). — If I am permitted to say a few words as to this. I think, Mr. President and gentlemen, that however logical this may appear at first sight, it would, in practice, be likely to work much harm. Let us, for instance. take the frequent case of a collision action with claims brought forward by the owners of the cargo against the carrying ship. We have decided this morning that we did not consider it necessary to give to Claimants of that sort a maritime lien. Suppose that following Sig. Fiamberti's suggestion the Italian law should give them such a lien provided all parties are Italian, what would be the consequences ? First, Mr. President and gentlemen, what is the Nationality of the owner of a cargo — what is the Nationality of the man who brings the claim. As a matter of fact the man who brings the claim is the bearer of the bill-of-lading at the port of destination. That may be, and is, in many cases, simply a broker or a forwarding agent or commissionnaire of some sort ; but the real interested party may be a foreign cargo owner, or the underwriters at Lloyds ; and then you arrive at one of the

following possible consequences : either the really interested parties in England, for instance, will, in some circumstances, be labouring under these nationally instituted liens ; or parties who have not the right, being not truly genuine national parties, will simply by transferring the bill-of-lading, before bringing the claim, put themselves under the more favourable national legislation. So that, according to whether the national system of liens will be better than the international system for any given party in a given case, the law may be made to work on the one side or the other. I think we must adhere to the simple rule « one law for every one » and the Nations will either adhere to the treaty or not.

* * *

Je signale à M. Fiamberti qu'en théorie, il a parfaitement raison ; on pourrait dire en effet que les Etats conservent toute liberté : c'est un traité international qui n'a pas d'effet entre nationaux.

Mais en pratique, une difficulté considérable surgira.

En matière d'abordage, par exemple, qui introduit la réclamation pour la cargaison ? C'est le porteur du connaissement. C'est l'agent maritime ou le commissionnaire ; mais le propriétaire véritable peut être un Suisse, un Autrichien ; et l'intéressé véritable c'est l'assureur qui est à Berlin ou à Londres. De là, cette conséquence que si le système national des privilèges se trouve être plus favorable que le système international, — on fera passer le connaissement entre les mains d'un Italien, s'il s'agit d'un procès en Italie, alors que les véritables intéressés seraient des assureurs étrangers. Je pense donc qu'il vaut mieux ne pas entrer dans cette voie Les pays adhéreront au traité ou non ; mais s'ils adhèrent, il faut qu'ils accordent

un traitement égal tant aux nationaux qu'aux étrangers. Du reste le commerce maritime est essentiellement international.

Je prie donc M. Fiamberti de ne pas insister.

M. FIAMBERTI déclare retirer son amendement.

M. AUTRAN (*président*). — Nous abordons donc l'article 5 :

ARTICLE V

Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir.	A maritime lien shall come to an end at the expiration of one year after the creditor was in a position to enforce it.

M. B. C. J. LODER (Rotterdam). — Messieurs, l'article que nous avons en ce moment devant nous, nous met dans une situation un peu bizarre. C'est que l'article 5, tel qu'il est conçu en français, est un peu différent du texte tel qu'il est rédigé en anglais. Je tiens à appeler votre attention sur la dernière partie de l'article. En français, il est dit : *où le créancier a pu agir*. C'est donc une prescription qui commence, de fait, au moment ou l'action est née. En Anglais, au contraire, je lis : « ... *was in a position to enforce it* ». Cela n'est pas du tout la même chose. Suivant le texte français, le délai de prescription commence à courir dès la naissance de l'action ; en anglais, c'est la possibilité d'agir qui marque le commencement.

Je crois qu'il est utile de raconter à la conférence que cet article a eu une histoire.

La Commission de Paris avait proposé une prescription pour faire valoir les privilèges : alors, nos amis anglais nous ont dit qu'ils ne pouvaient pas accepter cela, parce qu'il n'y avait pas de prescription pareille dans la loi

anglaise. Sur ce, un accord est intervenu, et cet accord était celui-ci : que l'Angleterre voulait bien accorder une prescription, mais seulement à partir du moment où on aurait pu procéder à l'exécution. Et voilà pourquoi le texte anglais porte : « when the creditor was in a position to enforce it ».

Si la signification de cette disposition est bien celle que je pense, il faudrait changer évidemment le texte français parce que les deux textes doivent se couvrir. Quant à la rédaction, je pense que le Bureau Permanent la fera mieux que moi.

Mr. JUDGE BRADFORD. — Mr. President and Gentlemen of the Conference, the delegates from the United States offer the following by way of substitution for Article 5 as printed :

« *A maritime lien shall come to an end unless proceedings to enforce it are commenced before the expiration of two years after the time when the creditor by the exercise of reasonable diligence, due regard being had to the circumstances of the case, could have commenced proceedings for the enforcement of such lien* ».

It seems to us that a provision of this kind would be eminently just and equitable. It would be calculated to do justice to small creditors — ignorant creditors — creditors at a distance from the position of the ship, without in the least interfering with the two years limitation with respect to larger claims. The purpose of this amendment is virtually to establish a two years limitation subject to an exception in the exercise of the sound judicial discretion of the Court before which the question may arise in cases of hardship, in cases of ignorance, in cases of small claims where the creditor cannot be expected and where it would be unreasonable to expect the small creditor to resort to a

foreign Court for the enforcement of his lien. This virtually is a two years limitation, because its practical operation, I think you will agree, will be that all large claims will be barred by the expiration of the two years limitation unless proceedings are instituted. And why? In the proposed Article it is the intention that the Court before which the point is raised shall exercise its sound judicial discretion; but the primary limitation is the two years limitation. Now we will suppose a case of a creditor having a large claim of £ 5,000 or £ 10,000 or even less who has not commenced proceedings within two years, what must evidently be the action of a Court in the exercise of sound discretion? The Court would say, « Why here you have had this large claim. You should have kept your eyes open — you should look at the papers containing marine intelligence; and you should follow the ship wherever she goes and there prosecute your claim if the ship does not come into the ports of your own Country ». On the other hand suppose it is a small claim, suppose it is a claim for seamen's wages (and we must recollect, gentlemen, that the sailors are the wards of the Admiralty) is it to be conceived that they are to be compelled to pursue the vessel to a foreign Port — to go to a great distance in order to enforce any insignificant claim? That would be manifestly unjust. So in respect to other small claims it would be manifestly a hardship and an injustice to deprive these small creditors of all redress. If you allow the Court to exercise the sound discretion, the Court would say in such cases, « We will not consider this small creditor barred under the circumstances. It is unreasonable that he should be compelled to resort to Japan or to France or to Italy to enforce his claim ». Suppose that the small creditor is resident in the United States, for instance, it would be unreasonable in the last degree. But those claims in respect of which any

Admiralty Court in the exercise of sound discretion would hold not to be barred strictly by the two years limitation, would be evidently of a comparative insignificant character and would not interfere with the extension of credit to vessels which has been so much enlarged upon before this Conference. This amendment virtually establishes the two years limitation, and I do not know that I can explain it more clearly than I have done.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

L'amendement de M. Bradford est le suivant :

« *Un privilège maritime s'éteindra, à moins que des procédures aient été entamées pour le faire valoir avant l'expiration de deux ans après le temps pendant lequel le créancier en usant d'une diligence raisonnable. et tenant compte de toutes les circonstances de chaque cas, aura eu l'occasion de faire valoir pareils droits* ».

Les motifs donnés sont ceux-ci : Il est peut-être raisonnable de poser un délai absolument fixe quand il s'agit de créanciers importants qui peuvent, à l'étranger, poursuivre leurs droits ; mais il faut tenir compte aussi de ce qu'il y a des créanciers peu importants, mais cependant dignes de toute sympathie et tout à fait intéressants qui peuvent ne point avoir l'occasion d'agir. En pareil cas, la Cour appréciera et on éviterait ainsi toute iniquité à cet égard.

M. Fiamberti. — Lo scopo del trattato è quello di assicurare l' esistenza di un credito marittimo, e quindi di accertare la quantità dei privilegi che possono provenire da questo diritto marittimo. Ma è ancora necessario di stabilire la durata di tali privilegi indipendentemente da qualsiasi occasione di esercitarli ; ed in secondo luogo occorre stabilire un giorno di decadenza fin dal giorno in cui un fatto si verifichi o provochi azione di privilegio.

*
* *

Je pense qu'il est convenable d'établir une prescription du droit de privilège et d'établir aussi un délai pour l'ex-

tinction du privilége. A défaut de pareille mesure, nous aurons peut-être des priviléges établis qui resteront inutilisés par des créanciers qui ne feront pas valoir leurs droits. Je pense donc qu'il est convenable d'établir un terme après lequel ils seront non-recevables, ce délai existant indépendamment du temps auquel le créancier a pu intenter l'action.

En second lieu, il faudrait une extinction du privilége quand un fait s'est accompli pour lequel le créancier a eu l'occasion et la nécessité d'agir par voie de privilége ; s'il ne le fait pas, il faut qu'après un laps de temps assez court il soit déchu de son droit de privilége.

Je crois que pareilles dispositions seraient absolument nécessaires, parce que, supposons par exemple, un cas d'avarie; nous laisserions les intéressés sur le navire dans l'incertitude, si nous ne forçons pas les créanciers à agir ; or l'incertitude constitue déjà un dommage, plus au moins grand suivant l'importance des droits en jeu. L'article 5, tel qu'il est rédigé à présent, laisse subsister l'incertitude parce qu'il dit seulement que le privilége s'étaient par l'expiration du délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir. Donc, il n'y a pas de prescription, puisque nous n'avons ici que le cas où le créancier peut faire valoir ses droits mais ne le fait pas ; pour l'instant, il faut, au contraire, viser la seconde hypothèse : un évènement qui mette en action le privilége.

Ensuite, en second lieu, il faut envisager l'extinction — la décadence — dans un certain laps de temps après les faits qui ont donné naissance à l'action.

(Verbal translation by M. L. Franck)

M. Fiamberti thinks that in order to give a sound basis to maritime credit, privileged or maritime liens are not to be protracted indefinitely, and that therefore there should be a short delay of prescription ending

at a given fixed date and not at any date which may depend upon the individual creditor or upon his diligence ; he should act within a given time from the moment when his right is born ; and if he allows his time to elapse then the privileged character of his claim should be forfeited and it should be left to him to enforce it as an ordinary claim.

M. F. C. AUTRAN (*président*). — Avant de donner la parole à d'autres orateurs, je crois que pour la clarté de la discussion, il est nécessaire que je vous fasse connaître la genèse de cet article.

La difficulté au sujet de la prescription s'est présentée déjà à la conférence diplomatique de Bruxelles, en matière d'abordage, et là nous nous sommes trouvés en face de théories différentes : d'une part la théorie continentale — une prescription avec des délais variables, et d'autre part la théorie anglo-saxonne, qui n'admet en matière d'abordage aucune prescription. Les délégués anglais ont donc indiqué qu'il leur serait très difficile, pour ne pas dire impossible, de faire admettre dans la législation de leur pays une prescription, qui serait quelque chose d'absolument nouveau dans leur institution juridique, et ils ont accepté un certain délai. C'était donc une concession, et une concession importante qu'ils faisaient là ; mais ils ont subordonné cette acceptation à la condition que ce délai ne partirait pas d'un temps absolument fixe — la date de la naissance de la créance, — mais commencerait à courir à partir du moment où le créancier a pu agir, et par cette expression « agir », on a entendu, à Bruxelles, faire saisir le navire, et c'est pour cela que la traduction anglaise porte « *to enforce the claim* ». Je crois par conséquent qu'étant donnée la rupture avec les anciennes traditions, à laquelle consentent nos amis anglais, il est de toute justice que nous continentaux, nous fassions un peu brêche à nos habitudes pour laisser aux Cours, le cas échéant, le soin

d'apprécier si les créanciers ont pu, ou non, faire saisir le navire. C'est là une question de fait qui serait, dans chaque cas, tranchée selon les circonstances.

Je suis d'accord avec M. Fiamberti pour reconnaître, par exemple, que l'acquéreur du navire a intérêt à connaître le plutôt possible s'il y a des privilèges sur le navire et je crois qu'au point de vue purement juridique et théorique, il a parfaitement raison. Mais nous sommes réunis ici pour arrêter des règles qui s'appliqueront partout. C'est pour cela, que nous sommes, par conséquent, arrivés à cette formule transactionnelle dont il n'était pas superflu de vous faire connaître les origines.

Avec les moyens de communication modernes, avec les journaux spéciaux, comme la « Shipping Gazette » dans lesquels les mouvements de navires sont enregistrés régulièrement, il est très facile, pour un créancier, de savoir ce que devient tel ou tel navire et de le faire saisir. Le délai d'un an est donc largement suffisant, d'autant plus que, comme le disait M. Fiamberti tout à l'heure, il importe que l'acheteur soit, dans un délai non excessif, à l'abri de toutes réclamations du chef du précédent propriétaire. Par conséquent, en fixant le délai de prescription à un an à partir du jour où le créancier a pu agir, je crois que nous avons fait la part très large, et je pense pouvoir dire, au nom de la Commission, qu'il n'y a pas lieu d'en donner davantage.

(*Verbal translation by* Mr. Leslie Scott).

The President has pointed out that this Article following on similar Articles agreed to in the Collision and Salvage Codes at the Diplomatic Conference at Brussels, resulted from a compromise between conflicting systems which were widely apart — on the one hand the Continental systems which contained a large number of very different limits in point of time, on the other hand the English system which contained no limit whatever in point of time unless the Court in its

discretion thought it would be equitable to allow the claim to be pressed. The result in the Collision and Salvage Code was that the period of two years was prescribed subject to a provision that there must be a fair opportunity of arresting the vessel within the territorial waters of the Plaintiff's State. The President suggests that as this Article was the result of a compromise it is desirable that no attempt should now be made to extend in any way the terms of the Article so as to make them theoretically nearer to Continental jurisprudence.

Sir WILLIAM PICKFORD. — I do not wish to occupy the Conference very long with regard to this Article because with some verbal differences I entirely agree with what the President has said as to the history of the Article in the Collision and Salvage Codes. I may say that in principle I am entirely in accord with the amendment that has been proposed by the Honourable Judge Bradford; but to a certain extent I think the wording of that may leave matters somewhat too vague. I do not know how it may appear to the rest of the members of the Conference but it does appear to me that it is a vital point that if you have a period of prescription for Salvage and for Collision it seems a natural and logical thing to have the same period of prescription for the liens which are attaching in regard to Salvage and Collision, and I cannot see the advantage of having a period of one year for the lien and two years for the action. There may be a reason but it seems to me the natural and logical thing would be to have the same principle of prescription for both the lien and the action. Now two years has been fixed (subject to the conditions which I am going to mention) as the period of prescription for the action both for collision and for salvage. I am not going to trouble this Conference with a discussion upon that subject which I was obliged to trouble the Diplomatic Conference of Brussels with. With regard to the difference between the Continental and the English systems as to the

period within which you could enforce the maritime lien, I was of opinion, and I am of opinion, that the English system could hardly be defended : it left the whole thing entirely to the idea of the particular Judge who might be sitting; and I may say that you cannot always say that the particular Judge who may be sitting will always say what s right. He would not have any rule by which to guide him, and in one instance there was a case in which the Court actually allowed a maritime lien to be enforced when a ship had been in England, I think it was something over forty times, and when eleven years had elapsed after the collision had occurred. That was a state of things that I, although representing British interests, felt it very difficult to defend upon any ground of common sense; therefore I thought, and think still, that a concession on that point ought to be made. But at the same time I did think, and I think still, that you ought not in cases of enforcing remedies against ships to take a hard and fast line of time without considering the circumstances of whether the creditor has had an opportunity of enforcing his right or not. In the ordinary Common Law Civil case you are all in the Country, or at any rate you can be got at; and a man must enforce his claim within a certain limited period or he must lose it. It is different when you come to deal with ships and claims with regard to ships. You can follow them by the Shipping Gazette and other publications and you can find out to a certain extent where they are, but if a man has a maritime lien for a small sum upon a ship it seems to me a very hard thing to say that if that ship does not come to a Port of his Country in two or three years and is trading somewhere it may be in the Sandwich Islands or some place like that, he shall be obliged to go to the expense and trouble for a small claim against that

ship, of going to that distant Country, or otherwise he shall lose his claim.

Now we come to the principle that was adopted, and we all agreed to it, and the Article that was proposed was accepted, with regard to the question of Salvage and Collision. That I think was Article 7 of the Collision Code; and it does seem to me that that is an Article which we may well take as a precedent and a form for the Article relating to the extinction of the lien in this particular case. I feel that this present Article is a little ambiguous. The French words : « *à partir du moment où le créancier a pu agir* », are not very clear : the English equivalent « At the expiration of one year after the creditor was in a position to enforce it » are not much clearer, and I think considerable difficulties might arise.

And with regard to the wording of the amendment which the Honourable Judge Bradford has put in I think the same difficulty might arise. Now, if I might read to you the article that was agreed to on the Collision and Salvage Codes, I think it fairly represents and ought to be the law with regard to the extinction of the lien as well as the law with regard to the prosecution of the action. The first paragraph begins by saying. « The action for damage is subject to the prescription of two years from the time of the collision, in respect whereof the Action shall have accrued, provided always that » — and then there come two conditions, the first of which is : « *Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi* », the English translation being : « The grounds upon which such a prescription may be suspended or interrupted shall be determined by the law of the Court where the case is tried ». Stopping there, it is very much in accord with Judge Bradford's proposals. Then there follows this which was introduced, I think, at my instance at Brus-

sels : « The fact that the Plaintiff has not had a reasonable opportunity of seizing the Defendant's vessel within the territorial waters of the State where he is domiciled, or has his principal place of business, may be deemed to be sufficient ground for the suspension of the prescription imposed by this Article ». Now, if I may suggest, I think, as I said before, that the natural and logical thing is to have the same law for the extinction of the lien that you have for the prescription of the action, and if you adopt something in the sense of this article of prescription in the Collision Code (simply altering the words to suit the subject matter) you will then have what is, I think, a fair thing. You have a prescription of two years *prima facie*, but you have an interruption of that prescription if the Court which is trying the case thinks that the circumstances require that interruption; and you have it pointed out to the Courts that they may consider and that it is one of the things they must consider — whether the creditor has had an opportunity of seizing the ship within the waters of his own State. That is not conclusive — there may be reasons why, although he has not had that opportunity, his lien may be extinguished ; but that is a matter which the Court has to consider. And I will suggest that this Article furnishes a basis, subject to redaction for an article, which ought to be substituted for Article 5. I think that is, in principle, in accordance with what his Honour Judge Bradford has said.

JUDGE BRADFORD. — I will ask Sir William Pickford just one question. My impression is, from the statement that has been made that the provision of which he would approve would be entirely satisfactory to the Delegation from the United States, subject to one positive question of this character. The creditor must have a reasonable opportunity of seizing the vessel within a port of the

country where he resides. Now let me suggest this question — suppose a vessel calls at a port say for an hour on a day, would it or not (I ask for information) be for the Court to entertain the case and to say whether or not, in view of the presence of the creditor and of the ship within that port — in view of his poverty, in view of his ignorance — he could reasonably be expected to see that vessel call in for only an hour or only a day.

SIR WILLIAM PICKFORD. — I should say, speaking for myself, and only for myself, without any hesitation that those are matters which certainly would have to be considered by the Court ; because it says it must be determined by the law of the Court, and I think the Judge must consider, as one of those things, whether the creditor has had reasonable opportunity of seizing the ship within his territorial waters ; and in considering whether he had reasonable opportunity he would have to consider the length of time and the state of knowledge and everything else with regard to the matter.

JUDGE BRADFORD. — I beg to state that the suggested change is perfectly satisfactory to the Delegation from the United States.

M. F. C. AUTRAN (président). — Si vous voulez me permettre de résumer un peu le débat, je donnerai tout à l'heure la parole à ceux qui désirent ajouter encore quelques observations.

Il me semble que les observations de M. Pickford sont très raisonnables. Comme la formule citée par lui a été adoptée à une assemblée où il y avait 23 nations réunies, il est évident que nous ne devons pas nous en écarter si nous voulons que nos résolutions soient adoptées.

M. Grafagni a déposé un amendement sur le bureau,

demandant que le délai de prescription soit réduit à six mois. Je lui donne la parole pour développer son amendement, s'il le désire.

Mr. GRAFAGNI. — Sottometto all' assemblea questa idea che ritengo pratica. Il commercio, e specialmente il commercio marittimo, ha bisogno di sollecitudine e di precisione. Quindi a me sembrerebbe contrario a tutto quello che richiede il commercio specialmente marittimo, lasciare per un anno una sospensione che può essere dannosa. Dal momento che oggidi', coi rapidi mezzi di trasmissione che vi sono, si può in uno a due mesi al massimo, esercitare un ' azione in qualunque parte del mondo, mi pare che la sospensione per un anno sia esagerata e possa pregiudicare i bisogni del commercio.

Io credo invece che una tale azione possa esercitarsi in sei mesi.

Se un creditore privilegiato vorrà temporeggiare, peggio per lui ; ma se egli vorrà tutelare i suoi interessi, in sei mesi potrà esercitare qualunque azione : *vigilantibus et non dormientibus !*

Si farebbe cosè, contemporaneamente, l'interesse del creditore e del commercio.

(*Traduction orale par* M. BETOCCHI)

M. Grafagni a dit que dans l'état de la civilisation moderne avec les moyens de communications rapides, le commerce n'a qu'un seul besoin : la certitude et la précision. Or, laisser en suspens l'exercice de droits aussi importants pendant un an, ce serait absolument contraire à cette certitude et cette précision.

Il demande au contraire que ceux qui ont le droit et le devoir d'agir, agissent le plus vite possible. S'ils perdent du temps, tant pis pour eux.

(*Verbal translation by* Mr. LESLIE SCOTT)

The Deputy Grafagni says that in view of the means of communication at present available for everybody engaged in modern commerce,

and the need of precision in such matters as lien, it will be better that Article 5 should provide for an exact period of 6 months and no more. Parties having any interest in such matters, ought to do their utmost to have them settled speedily. If they neglect to protect their own interests, so much the worse for them.

M. Charles Le Jeune (Anvers). — Je crois qu'en tenant compte des diverses observations qui ont été faites, il faut se dire que nous nous trouvons devant cette situation-ci :

Si nous arrêtons à deux ans le délai de la prescription, nous arrivons, — avec par dessus le marché les additions que M. Pickford a proposées — à une extension excessivement grande. Et peut-être bien vaudrait-il mieux s'en tenir au délai d'un an, tout en adoptant les idées qui ont prévalu dans l'acte de la conférence de Bruxelles, dont on vous a donné connaissance. Le délai d'un an est largement suffisant, comme un des orateurs précédents vient de le dire, avec les moyens de communication actuels. Et du moment où l'on y ajoute encore les restrictions proposées par les membres anglais et américains, en n'enlevant pas au créancier ses droits au privilège avant que la preuve ait été produite qu'il a pu raisonnablement les exercer chez lui, je suis d'avis qu'il ne faut pas trop étendre ce délai de prescription. Ce serait désavantageux, notamment pour les raisons qu'à fait valoir M. Grafagni. N'oublions pas que les privilèges sont occultes et que le droit d'exercer une action et le délai de prescription sont deux choses différentes.

Et un délai de plus d'un an aurait encore d'autres conséquences fâcheuses pour le crédit maritime, en ce qui concerne les questions d'assurance. Certainement, pour se mettre à couvert le créancier hypothécaire se fera toujours remettre la police d'assurance de l'année en cours. Mais il ne sera pas, par là, garanti contre des réclamations qui

éventuellement s'attacheraient à des années antérieures. J'estime qu'un homme prudent exigerait aussi la police d'assurance de l'année antérieure et avec la prescription d'un an, ces garanties seraient raisonnables et il pourrait traiter avec quelque sécurité ; mais si vous étendez ce délai à deux années, cela devient presqu'impossible.

En conclusion, il me semble que le délai d'un an devrait être maintenu, avec les changements au texte proposés par M. Pickford.

(*Verbal translation by* Mr. Leslie Scott).

M. Le Jeune suggests that the character of a privileged or maritime lien being such that it extends into the hands of purchasers for value without notice, it is not desirable to extend it beyond the year proposed in the present draft. It is true that the right of action continues up to the two years limit laid down in the Brussels Treaty : but he says the character of the lien is so essentially different from that of a simple right of action that he does not think it ought to be extended beyond the year suggested ; altough, at the same time, he thinks that the analogous extensions under special circumstances to those granted under the Brussels Convention for a period of two years — that is to say the reasonable opportunity of seizing the ship in the territorial waters — might have a limit of one year, so that the Article would be, in substance, the same as in the Salvage and Collision Codes, with one year substituted for two.

M. Louis Franck. — I beg leave to insist in the same direction. I think that if we get exactly at the meaning of the Article our American and English friends will agree with us. There is no question in this matter of suppressing the right of action : the right of action will remain for two, three or four years as the case may be; the only thing is that the privileged character of the liability will disappear. Now, gentlemen, you should not forget what that privileged character means, and what hardship it can inflict on absolutely innocent parties, namely those who, in good faith, buy a ship and pay for it. You have a ship, you see

that the register is clean, you buy it, you pay fully for it, what we ask is that at least after one year you should feel sure that there is no man who will be able to say when your ship comes to some foreign port :

« Pay for this debt which has arisen at the time when this ship has belonged to somebody else ». Well, gentlemen, if you have to put in the balance the sympathy which is due to the innocent buyer of a ship, who, in good faith, has paid full value, or the mortgagee who has advanced money and the creditor who, after one year, is deprived of his lien, tho whom are you going to give the preference? The creditor at least lays himself open to the reproach that he has allowed one year to elapse without doing anything.

Then comes the objection which has been put so ably by Judge Bradford — he says there may be special considerations of equity in some special circumstances. Well those would be met by accepting the text of the Brussels Conference, seeing that with that text the rule will be one year's prescription and the causes of suspension of prescription regulated by each National law. Therefore, in the countries where the fact that no means were given by the use of due diligence to exercise the right, is a cause of suspension this position could be maintained. It seems to me that if you take into consideration these various facts you should admit the conciliatory system suggested by M. Le Jeune.

*
* *

J'ai dit ceci :

Il ne s'agit pas de faire tomber l'action, mais simplement de faire tomber le caractère privilégié. Or, il ne faut pas oublier que les gens auxquels nous songeons sont les acquéreurs de bonne foi qui avaient le droit de croire leurs droits bien assurés ou les créanciers hypothécaires,

qui sont dans la même situation. Si vous prolongez trop longtemps la durée du privilège, vous allez sacrifier ces acquéreurs, ces créanciers hypothécaires, qui sont sans reproches, à des gens qui ont été négligents.

On peut tenir compte des amendements de nos amis anglais et américains, comme on l'a fait à la conférence de Bruxelles. Dans cet ordre d'idées j'estime que l'on pourrait se rallier au texte de sir William Pickford, mais à la condition que le délai fut d'un an au lieu de deux ans.

M. F. C. AUTRAN *(président)*. — Avant que M. Artelli ne prenne la parole, M. Pickford désire nous faire une communication.

Sir WILLIAM PICKFORD (London). — I am sorry to interfere with the speaker, but I thought it might shorten the matter if I say that, although I personally think still that the natural thing, as you have taken two years or the limitation of the Action, is to take two years for the extinction of the lien, and, although my friends from the United States are of the same opinion, if there is a strong opinion on the part of the other Nations that the period should be one year, we are quite content to take that period of one year with the other conditions that are mentioned in the Brussels text of the Collision Code.

Mr. JUDGE BRADFORD. — That will be entirely satisfactory to us.

M. F. C. AUTRAN *(président)*. — M. Justice Pickford a dit que quels que fussent ses sentiments personnels, en présence du courant d'opinions qui se manifeste de la part des nations continentales, ses amis anglais et lui et M. le juge Bradford seraient tous prêts à retirer leurs amendements et à se contenter du délai d'un an fixé par la Com-

mission de Paris, à condition que ce texte fut complété par des termes analogues à ceux qui ont été acceptés par la conférence diplomatique.

Je crois que c'est une bonne solution du problème et qu'il n'y aura pas de difficulté pour l'accepter.

M. GRAFFAGNI. — Sentite le dichiarazioni di Sir Wm Pickford e dell' on. presidente, non credo d'insistere nella mia proposta.

Traduction)

En présence des déclarations de Sir Wm Pickford et de l'honorable président, je ne crois pas devoir insister sur ma proposition.

M. FILIPO ARTELLI. — Io avevo intenzione di parlare, ma ormai M. Le Jeune ha sviluppato la mia idea.

Il signor Brown, che sta in America, ha paura che il tempo trascorra troppo presto e domanda il termine di due anni ; ma io trovo più che sufficiente il termine di un solo anno.

(*Traduction*)

J'avais l'intention de demander la parole, mais M. Le Jeune a déjà développé ce que je voulais dire. M. Brown. qui est d'Amérique, craint que le délai est trop court, et il demande d'accorder deux ans ; mais je suis d'avis que le délai d'un an est plus que suffisant.

M. F. C. AUTRAN (*président*). — En présence de ces déclarations, je crois qu'il est inutile de passer au vote et que l'article 5 est adopté.

Mr. W. R. BISSCHOP (London). — I do not think, Mr. President, there can be any objection against following the precedent that has been adopted in Brussels ; but I wanted to point out, before debating, that the principle which is the basis of the Brussels Conference is absolutely different from the principle which is laid down

in Article 5. In Article 5 it is said that the maritime lien shall be prescribed ; in Article 7 of the Brussels Treaty it is said that the action shall die. Now the question is, if the action dies, what becomes of the maritime lien? Suppose I bring my action within two years or within one year — within the proper limit of time, but I cannot execute my Judgment, does my Judgment hold good — have I my maritime lien notwithstanding that, or is my maritime lien gone ?

M. Louis Franck. — There is no doubt about it. The one is the lien and the other is the right of action. The issue of a writ in an action is a cause of suspension of the prescription.

M. Benyovits (Buda-Pest). — Comme dans chaque loi commerciale, il y a deux prescriptions, la prescription absolue et la prescription des fins de non recevoir, disons que la prescription absolue est fixée à un an, et l'autre prescription à six mois à dater du jour où le créancier a pu agir.

M. F. C. Autran (*président*). — Je mets aux voix l'article 5.

(*Adopté. — Carried*).

M. F. C. Autran (*président*). — Nous arrivons donc à l'article 6, qui est conçu comme suit :

Article VI

Le privilège sur le fret ne subsiste qu'autant qu'il n'est pas encaissé par le propriétaire personnellement.	The lien on freight shall extend only to so much of the freight as has not been actually received by the shipowner in person.

Il ne faut pas perdre de vue que pour qu'il y ait lieu à exercer des privilèges il faut que l'on soit en face d'un

débiteur qui n'est pas solvable, qui n'ait pas de quoi vous payer complètement, car sinon, la raison du privilège n'existe plus. Et s'il a encaissé son fret et est insolvable, le privilège n'aidera à rien.

Nous avons inséré à dessein dans cet article 6 le mot « personnellement », parce que le fret est souvent — et même le plus généralement — encaissé par d'autres personnes que par le propriétaire. A l'heure actuelle lorsque le capitaine a débarqué sa cargaison, il s'en va, et ce sont généralement ses courtiers qui encaissent le fret pour lui. Ils l'encaissent il est vrai comme représentants de l'armateur, mais cela n'empêche qu'on ne puisse dire que l'armateur n'a pas encaissé le fret personnellement lorsque ce fret se trouve encore chez des agents ou des courtiers.

Les créanciers auraient donc la possibilité de faire saisir cet argent ou d'y mettre opposition.

M. Edzard (Bremen). — Der Artikel bestimmt dass ein « Lien on freight » nur soweit bestehen soll als der Rheder die Fracht noch nicht eingezogen hat. Er bestimmt nicht was der Lien sein soll wenn der Rheder die Fracht eingezogen hat. Die Meinung der Kommission ist gewiss dass in solchem Falle der Rheder persönlich haften soll. Wie man aber nicht sagt dass der Rheder persönlich haftet und weil es sich handelt um eine unpersönliche Haftung auf der Fracht, schlagen wir vor, um jeden Zweifel zu vermeiden, dass wir dem Artikel zufügen :

« *The shipowner being personally liable up to the amount of freight actually received by him.* »

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

M. Edzard fait l'observation suivante :

L'article 6 dit : le privilége sur le fret ne subsiste qu'autant qu'il n'a pas été encaissé par le propriétaire personnellement. Mais que devient la situation du propriétaire et du créancier qui a ce privilége lorsque

le propriétaire a encaissé lui-même le fret. M. Edzard est d'avis qu'en pareil cas et à concurrence du montant du fret encaissé pour le voyage au cours duquel les créances sont nées, le propriétaire doit être tenu personnellement et il propose d'ajouter à l'article en discussion ce qui suit :

« ..... *le propriétaire étant tenu personnellement à concurrence du montant du* » *fret qu'il a reçu* ».

* * *

Dr. Edzard has said that it is quite natural to admit that for the amount realised the owner is to be personaly liable This will not be in opposition to the limitation of liability as fixed with regard to other things.

M. LECLERCQ (Bruxelles). — Ce sont les observations de M. le président qui justifient les remarques que j'ai à faire. Il vient de vous expliquer que lorsque le fret a été encaissé par le propriétaire, le privilège cesse d'exister ; que cela est tout naturel. Alors, pourquoi faut-il dire dans l'article 6 ce qui est tout naturel. Dans une loi, il ne faut rien dire qui soit inutile.

Je propose donc, — et ma proposition se justifie par ce qui vient d'être dit — de supprimer purement et simplement l'article 6 du projet.

(*Verbal translation by* Mr. LOUIS FRANCK)

M. Leclercq says that Article 6 might without difficulty, by omitted. M. Autran has mentioned, when once the freight is in the hands of the owner. it is part of the whole property of the owner, and then it is only the ordinary action that applies. Under these circumstances says M. Leclercq. article 6 might be dropped without any inconvenience and he mentions the maxim of law that it is better not to say things which are not absolutely necessary.

SIR WILLIAM PICKFORD. — I must say I entirely agree with M. Leclercq that without this Article the effect would be the same. But I do not know that for that reason it is wise to out it out. It seems to me that sometimes it is advi-

sable to make quite clear what the meaning of your Treaty or Article is : and, if you leave this Article in, you do make it quite clear that the Treaty has the effect which, even without it, I agree with M. Leclercq, it would have. Therefore I cannot see any objection to its remaining in, but I take no strong line about that. What I should like to point out is this, that if the English translation correctly represents the French text, then, if it remains in, it certainly must be amended. What it says is : « The lien freight shall extend only to so much of the freight as has not actually been received by the shipowner in person ».

It might very wel be in our law that that might be interpreted to mean that if it had been received by his agent it had not been received by him ; and I am sure that was not the intention of the Article in any way. I think it should either be amended by putting in the words « actually received by the shipowner or his agent », or by substituting the words « received by the shipowner himself ». I am myself inclined to think that the best and safest words, if you keep in the Article would be to say « the shipowner or his agent ». If paid to the shipowner's agent and then handed over to the shipowner it might or might not be held to have been received by the shipowner in person. It is a matter entirely of redaction. I only want it to be made quite clear that so long as it has come to the hands of the shipowner substantially the lien does not attach, and whatever words are put in to effect that I shall be satisfied with.

(*Traduction orale par* M. Leslie Scott)

M. Pickford vient de dire qu'à son avis, probablement le code aurait le même effet, même si l'article 6 disparaissait, mais qu'il pense qu'il est plus sûr et plus prudent de conserver cet article, pour exprimer sans aucun doute possible, que l'effet du code est bien celui exprimé dans l'article 6. Mais que le mot « personnellement », dans la traduction anglaise, est un peu obscur, et que l'interprétation en

Angleterre pourrait signifier le propriétaire et non son agent. Que sans doute le texte doit signifier « le propriétaire lui-même ». Il croit préférable que l'article dise « lorsque le fret est encaissé par le propriétaire ou son agent. »

M. FIAMBERTI. — Non intendo fare una proposta formale; intendo puramente e semplicemente di rivolgere una preghiera al Comitato Permanente. Pregherei di esaminare se non fosse il caso di dare la pubblicità ai privilegi, per le stesse ragioni in base alle quali l'assemblea ha deliberato la pubblicità della protezioni.

Le stesse ragioni, secondo me, dovrebbero imporre la pubblicità anche ai privilegi.

(*Traduction*)

Je n'ai pas l'intention de faire une proposition formelle ; je désire simplement prier le Comité Maritime d'examiner s'il ne serait pas opportun de donner de la publicité aux privilèges pour les mêmes raisons pour lesquelles l'assemblée a décidé la publicité des hypothèques.

M. AUTRAN (*président*). — Je me permettrai de vous faire remarquer que votre observation, pourrait être transmise au Bureau permanent, mais ne se trouve pas du tout à sa place ici.

En somme, comme vous ne faites pas de proposition formelle, vos observations seront mentionnées au procès-verbal.

M. LEFEBVRE (Alger). — J'ai toujours professé cette opinion que le fret devrait être intégralement rapporté à la masse active qui forme le gage des créanciers, par tous ceux qui avaient le droit de le recevoir.

Néanmoins, cet article me laisse perplexe. J'attendais de la part des rédacteurs principaux de cet article des

explications qui pourraient me confirmer dans une opinion qui eut été étrangère à celle que je vous déclarais professer depuis longtemps. Or, les explications données par M. Autran ne m'ont pas satisfait. En effet, la raison d'être de l'article 6 est purement négative. Il s'agit de régulariser par un texte une situation d'insolvables. En d'autres termes, là où il n'y a rien, le roi perd ses droits.

Le dicton que je cite s'applique très bien ici : les créanciers n'auront pas le droit de réclamer à un propriétaire le fret échu, parce que ce propriétaire est insolvable. Il vaut mieux envisager l'hypothèse ou le propriétaire est solvable et où il a encaissé le fret. Quelle est dans ces conditions la situation singulière que crée l'article 6 ? On vous disait qu'il était conçu dans le but de prévenir le créancier qu'il ne doit pas agir contre un débiteur qui n'a rien. Mais si le débiteur n'est pas insolvable, le résultat de l'article 6 serait d'exonérer le propriétaire pour le montant qu'il a ainsi encaissé.

Je maintiens le principe que toute personne débitrice, qui a encaissé du fret, devrait en répondre personnellement.

(*Verbal translation by* Mr. Louis Franck)

M. Lefebvre is of the same opinion as M. Leclercq. He does not think it is worth while to retain Article 6 in the text. If you consider the position of the owner who has remained solvent, the Article is of no use to him : and if you consider the position of the owner who has become insolvent it is clear under the ordinary bankruptcy law that the creditor who has a privileged right can only exercise that right as long as the freight has not come into the general assets of the insolvent debtor.

Mr. Acland. — I desire only to say one word as a member of the Paris Committee in order to explain my recollection, which is very distinct, of what happened at

that Committee. The point which has been raised by Sir William Pickford was discussed at the Committee and the Article was drawn in the form in which it now stands « encaissé par le propriétaire personnellement ». That was done I think in spite of the objection of the English members to exclude the idea of the receipt of money by the agent not being the subject of the lien. I only wish to say that to explain the position which was actually taken at the Paris Commission, in order that this Conference may be perfectly clear as to what was intended by the words which are in the French text as it now stands. As to whether they are right or not I express no opinion at all.

Traduction orale par M. Louis Franck.

M. Acland a fait observer qu'il était un des membres de la Commission de Paris et que ses souvenirs au sujet de l'article 6 sont fort précis. Cet article 6 a été inséré dans l'avant-projet pour bien marquer que le fret n'échappe au privilége que lorsqu'il a été encaissé par le propriétaire en personne.

M. Autran (*président*). — Vous voyez, Messieurs, que l'article 6, n'était pas absolument inutile, et je crois que le texte proposé doit être accepté.

Il me paraît que l'argument de notre confrère est juste et sur ce point, il n'y a point de difficulté. Lorsque le propriétaire a encaissé le fret et qu'il est solvable, il faut qu'il le rembourse.

Mais lorsque le fret est encaissé par le propriétaire personnellement et qu'il est devenu insolvable, le créancier perd ses droits au privilége. Et ici, je signale ainsi que l'a dit M. Acland que ce fret peut bien être encaissé par un mandataire. Tant que l'argent n'est pas effectivement sorti de la caisse de ce mandataire pour entrer dans la caisse du propriétaire, les créanciers ont une action, et ont un recours quand on se trouve devant des personnes

solvables. Et si l'armateur est en suspension les créanciers peuvent faire pratiquer saisie ou opposition pour faire constater que le propriétaire n'a pas encaissé son fret personnellement.

Mr. LESLIE SCOTT. — If I may sum up very shortly the speeches which have been going on for some time, the point is that in French law when the money is in the hands of the ship's agent for collection, it is still subject to the lien. The freight is not outside the reach of the lien until it has got into the hands of the owner himself.

M. LOUIS FRANCK. — I will make this clear to our English friends from the point of view of the French law. Supposing £ 2,000 worth of freight was in the hands of an agent, and that the owner becomes insolvent and bankrupt ; then the man who has a lien or privilege on that freight would have the right of enforcing his claim against that amount, and the other creditors could not rank *pari passu* with him. That is the substance of the French law on the point.

M. F. C. AUTRAN (*président*). — Mais il n'y a absolument rien d'incompatible, comme le dit notre collègue de Brême à dire que lorsque le propriétaire est solvable et qu'il aura encaissé le fret, il devra en tenir compte aux créanciers du navire et à dire d'autre part, que tant que l'argent ne sera pas entré dans la caisse personnelle du propriétaire, le fret demeurera comme une garantie entre les mains des tiers.

M. CLIFFORD J. CORY, M. P. — As a simple commercial man and not as a lawyer I must admit that I do not understand this Clause at all. As I understand it, it is admitted that a creditor with a maritime lien has a lien on

the freight; but by this Clause he would be entirely deprived of his right, because Sir William Pickford has explained that the lien on freight would only extend to so much of the freight as has not been actually received by the shipowner or his agent.

Sir WILLIAM PICKFORD. — No — personally.

M. CORY. — It seems to me that if it was paid at the Port of loading it might be easy for the shipowner to stipulate that the whole of the freight should be paid at the Port of loading and then the creditor could not attach any of the freight. It would open that sort of door, and I know of cases in which the shipowner has insisted on three-fourths of the freight being paid at the Port of loading. That would be removed from the power of the creditor to attach it.

M. LESLIE SCOTT. — I may just add that this is the existing English Law.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK)

M. Cory fait observer qu'à son sens, le texte n'est pas clair et parlant comme homme d'affaires, il ne le saisit point. Il fait remarquer que la clause n'a pas grand effet en tout cas, puisqu'il dépend de l'armateur de se faire payer le fret au port de charge.

M. LOUIS FRANCK. — Je pense que la solution la plus simple est celle qui a été appuyée par Sir William Pickford.

Il y a pour cela une raison de pratique, d'abord, et une raison de théorie, ensuite.

La raison pratique, c'est que vous avez dit, il y a un moment, que seront seulement privilégiées sur le fret les créances que vous énumérez. Si vous touchez à ce

principe dans cet article, il faut par le fait même vous occupe de régler la situation de l'agent. Mais alors vous vous trouverez devant une série d'autres privilèges de droit commun, celui de l'agent pour ses débours, par exemple.

Mais il y a la seconde raison, la raison de théorie. Cette question est avant tout une question de loi sur la faillite et sur concours entre créanciers. De sorte qu'en ce qui me concerne, je ne verrais pas d'inconvénient à la suppression de l'article 6 ; tout au moins pourrait-on référer au Bureau Permanent la question de savoir qu'il y a lieu de le maintenir ou de ne pas le maintenir.

M. EDZARD (Brême). — Ich möchte mir eine Bemerkung erlauben um die Aussagen des Herrn Franck zu beantworten. Nach userer Ansicht ist das nicht sogar selbstverständlich.

Die Sache liegt so : In unserm ersten Beschluss wurde gesagt : der Rheder hafte nicht persönlich, aber nur mit Schiff und Fracht ; jetzt ist dies eingezogen ; denn wenn wir dass annehmen sollten was mas man soeben proponirt, so würde die Folge sein dass die persönliche Haftung der Rheder doch thatsächlich besteht. Uebrigens könnten wir die Frage dem Bureau Permanent überlassen.

(Traduction orale par M. LOUIS FRANCK*).*

M. Edzard signale qu'au point de vue du droit allemand, la question en discussion ne va pas de soi et qu'il considère la question comme difficile dans un sens et dans un autre. Mais il est d'accord pour que les différentes considérations que l'on a fait valoir ici soient déférées au Bureau Permanent qui décidera s'il y a lieu de maintenir dans l'article ce qui se rapporte au fret ou s'il est préférable de le supprimer.

Mr. LESLIE SCOTT. — The English delegation agrees to send this last Article to the Permanent Bureau.

M. VAN MEENEN (Bruxelles). — Je crois devoir insister

au sujet de la suppression de l'article. L'organisation des privilèges, c'est une question de droit civil et une question de droit commun et nous ne pouvons pas faire un code spécial pour les privilèges. Aujourd'hui, il y a des distinctions d'ailleurs qui ont été signalées par les différents orateurs dans les diverses législations. D'autre part, on n'est pas d'accord sur le texte, sur la portée du texte; j'insiste donc pour que l'article soit tout simplement supprimé.

Si l'assemblée décidait que l'article ne doit pas être supprimé, il conviendrait en tout cas de le renvoyer à la Commission Permanente. Mais si on le supprime d'emblée, ce que je propose, la question est toute résolue.

M. F. C. AUTRAN (*président*). — Je déclare le débat clos.

La conférence se trouve donc devant un amendement de M. Leclercq, supporté par M. Lefebvre et par M. Van Meenen, qui demande la suppression de l'article.

Je dois ajouter qu'après cet amendement radical dont je viens de vous parler, il y a un amendement plus opportun, présenté par Sir William Pickford, et qui consiste à renvoyer cette question au Bureau Permanent, pour examiner s'il y a lieu de maintenir ou de supprimer le texte de cet article.

Chorus : Renvoi au Bureau.

M. AUTRAN (*président*). — Tout le monde accepte le renvoi au Bureau?

(*Assentiment unanime*).

M. F. C. AUTRAN (*président*). — Messieurs, je vous demande toute votre bienveillante attention. Divers membres à la séance d'hier, avaient émis leurs vues relativement à l'application de la limitation de la responsabilité

aux obligations résultant des contrats du capitaine, et vous vous rappelez qu'ils vous ont demandé à réserver leur opinion jusqu'à ce que l'examen de l'avant-projet de traité sur les privilèges fût terminé.

A l'heure actuelle, nous avons fait du chemin, nous retournons à l'article 2 de l'avant-projet sur la Limitation de la responsabilité. Et de cet article 2 dépend le sort et la portée des travaux de cette conférence.

Nos amis hollandais ont rédigé un projet d'article 2 nouveau qui a dû vous être distribué et dont le texte par conséquent, doit être sous vos yeux.

Je vais donner tout à l'heure la parole à M. Loder pour vous en donner connaissance et pour vous en faire un bref commentaire, mais auparavant je la donne à Son Excellence M. Capelle, représentant le Gouvernement belge et je me permets de vous demander de lui prêter toute votre attention.

Si quelqu'un a qualité ici pour parler de l'unification du Droit Maritime, c'est à coup sûr le représentant du Gouvernement qui a eu l'initiative dont l'histoire tiendra compte, l'initiative glorieuse de créer dans le monde ce mouvement d'unification du droit maritime dont nous tous nous n'avons été que les humbles auxiliaires et les modestes ouvriers; et par conséquent, lorsque la parole du Gouvernement belge se fera entendre ici, vous voudrez bien l'accueillir avec confiance et tenir des paroles du très distingué représentant du Gouvernement belge tout le compte qu'elles méritent.

Le Gouvernement anglais a subordonné son adhésion aux futures conférences diplomatiques à la condition de pouvoir adopter en même temps un code uniforme sur la limitation de la responsabilité et sur les privilèges et hypothèques maritimes, et il faut donc que nous puissions achever le travail confié à cette conférence et donner au

Gouvernement belge le moyen d'obtenir l'adhésion des autres Puissances.

(*Verbal translation by* Mr. Leslie Scott)

I do not think I need do more than put very shortly the point mentioned by the President. He points out that yesterday we decided to leave Article 2 until after we had finished with the Liens Code; that we have now finished with the Liens Code, and that in view of the approaching Diplomatic Conference on the Collision and Salvage Code it is desirable to complete the work on this Code in order that the Belgian Government may be in a position to bring before the Diplomatic Conference these two Codes as well as the Collision and Salvage Code.

M. Capelle (Bruxelles). — Messieurs, les termes beaucoup trop aimables pour moi, employés par l'honorable M. Autran, au moment où il me donne la parole, ajoutant à la confusion que j'éprouve à me faire entendre après notre éloquent président.

Je suis venu parmi vous avec un double mandat.

L'un m'avait été conféré par le Gouvernement belge ; il consistait à suivre attentivement vos débats, à me documenter au contact des professionnels du droit maritime et à rapporter à Bruxelles des appréciations motivées sur les questions importantes inscrites à votre programme. La manière dont les discussions ont été conduites et la haute compétence des membres m'auront permis, je l'espère, de m'acquitter complètement de cette partie de ma mission.

Quant au second mandat, je me l'étais imposé moi-même, à raison du grand intérêt personnel que je porte à vos travaux. Ayant eu l'honneur de présider la Commission qui fut instituée au sein de la Conférence diplomatique, tenue à Bruxelles en octobre 1905 et ayant eu l'occasion de constater alors combien on assure la bonne marche des discussions en les faisant porter sur des pro-

positions précises, je m'étais dit que je m'appliquerais à attirer, le cas échéant, votre bienveillante attention sur les mesures qui paraîtraient de nature à faciliter l'œuvre de la prochaine Conférence diplomatique.

Au moment où vous allez terminer vos travaux, vous me permettrez, Messieurs, de vous faire, dans cet ordre d'idées, une double suggestion.

Les avant-projets d'arrangements qui avaient été élaborés en vue de la réunion actuelle subiront vraisemblablement, en suite des discussions, certains remaniements. Il vous paraîtra sans doute, comme à moi, désirable que les Gouvernements intéressés qui ont eu connaissance des textes primitifs reçoivent, en même temps que la nouvelle rédaction, un exposé précisant nettement la raison d'être et la portée de ces changements. On préviendra ainsi de nouvelles controverses sur des projets mûrement examinés ici.

D'autre part, il me paraît, Messieurs, que, vu les circonstances spéciales dans lesquelles nous nous trouvons, vous pourriez préparer plus directement encore le travail de la future conférence diplomatique.

Je m'explique.

Lorsque l'on a à discuter, dans un congeès libre, des questions d'intérêt international, chacun des membres expose sa manière de voir et si, avant de cloturer la session, l'on procède à un vote, on considère comme représentant l'opinion du congrès celle qui a réuni la majorité des suffrages.

Il en est autrement dans les Conférences diplomatiques où, à raison de la souveraineté des Etats, on ne peut imposer à la minorité, si minime fût-elle, les décisions de la majorité.

Il en résulte, Messieurs, que si vous vous séparez après avoir adopté à la majorité des voix les projets d'arange-

ments à soumettre aux gouvernements, vous aurez accompli une œuvre, utile sans aucun doute, mais insuffisante pour assurer un résultat pratique immédiat. Lorsque la Conférence diplomatique sera saisie de ces projets, elle aura à chercher le terrain d'entente que la réunion actuelle n'aura pas trouvé malgré les hautes compétences dont elle dispose. Cette tâche ne sera pas exempte de difficultés et elle impliquera nécessairemeat des retards peu désirables au point de vue de la solution que nous appelons de nos vœux.

Bien différente serait la situation si, conscients du rôle important que vous pouvez remplir, vous vous considériez, Messieurs, comme les collaborateurs attitrés de la Conférence diplomatique.

Au cours de brillantes discussions, vous avez défendu avec conviction les idées qui ont vos préférences. Sur un grand nombre de points l'accord serait aisément réalisé : sur d'autres, les divergences sont plus accentuées. Néanmoins, tous vous reconnaissez que la règlementation internationale uniforme de l'ensemble de ces questions sur les bases qui répondent aux désiderata de la majorité, constituerait un progrés marqué sur l'état de choses actuel.

Pourquoi n'affirmeriez-vous pas dès maintenant cette solidarité et cette communauté de vues, en chargeant votre bureau de vous soumettre des formules de conciliation ? On aboutirait ainsi à une combinaison qui serait pour les uns une solution presque parfaite, pour d'autres, une transaction honorable, mais qui, aux yeux de tous, réaliserait incontestablement, comme je viens de le dire, un progrès sur la situation présente.

A ce titre, elle pourrait rencontrer l'approbation unanime.

Si, ainsi que je me permets de vous y convier, Messieurs, vous adoptez cette attitude, vous ferez faire un pas décisif à une œuvre internationale qui vous est à tous également

chère et vous pourrez vous rendre le témoignage que vous avez largement contribué au succès de la prochaine conférence diplomatique.

(*Longs applaudissements.*)

(*Verbal translation by* Mr. Leslie Scgtt).

M. Capelle says he was sent by the Belgian Government to attend the Conference and to report back to his Government upon the work done at the Conference. He says that when the permanent Bureau have drawn up their further report and altered the wording of the two Drafts according as it may seem necessary, it will be desirable for them, in communicating with the Belgian Government, to send an *exposé des motifs* pointing out what changes they have made in the Drafts as settled at Venice, and the reasons for those changes. Having dealt with these points of procedure he, in an eloquent way, expressed the opinion that it is most desirable in order to strengthen the hands of the Diplomatic Conference, that at the end of the Conference here at Venice, unanimity of opinion should be expressed in some formal manner which can be transmitted to the Belgian Government. He pointed out that. of course, on one Article, one section of the Conference might have got what was in their view exactly an ideal form ; but to others it may have been a *pis aller ;* that nevertheless at the end of all we may recognise that the compromise represented by the terms agreed upon is a reasonable compromise and ought on the whole to be accepted, and may on the whole be regarded as altogether satisfactory. And he suggests that that view may easily be expressed unanimously to the Belgian Government by passing a resolution at the end of the Debate.

M. F. C. Autran (*président*). — Je donne la parole à M. Loder pour lire l'amendement à l'article 2.

M. Loder (Rotterdam). — Nous avons commencé hier la discussion sur cet article. Je vous ai lu notre amendement ; je l'ai introduit auprès de vous et mon ami et collègue M. Asser, vous l'a expliqué. La forme actuelle diffère de la première par quelques expressions. Nous avons précisé ce que nous avons voulu faire. Nous avons cru

que l'expression les « *faits du capitaine* » n'exprimait pas suffisamment ce que l'on avait eu en vue et qu'il fallait nommer expressément les obligations, soit conventionnelles, soit légales.

J'ai demandé la parole maintenant pour vous expliquer quelques changements que nous avons apportés à l'amendement dans sa première forme.

L'amendement que nous proposons maintenant est conçu comme suit :

Le propriétaire du navire n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire, le fret et les accessoires du navire afférents au voyage, des obligations, soit conventionnelles, soit légales. autres que celles touchant aux dommages causés à des personnes, contractées sans l'autorisation spéciale du propriétaire, par le capitaine, l'équipage ou toute autre personne assistant le capitaine dans le service du navire et dont le propriétaire répond.	The owner of a vessel shall not be personally liable, but shall be liable only to the extent of the value of the vessel, of the freight and of the accessories appertaining to the voyage for all obligations, other than those in regard of personal injury, resulting from contract or law, incurred without express instructions of the owner by the captain, crew or any other person, assisting the captain in the service of the vessel, and for whom the owner is responsible.

Nous avons donc ajouté au texte français les mots : « *et dont le propriétaire répond* », et au texte anglais : « *and for whom the owner is responsible* ».

Nous croyons ainsi avoir fait tout ce qu'on pouvait faire pour satisfaire nos amis américains. S'il en était autrement, qu'ils le disent : nous sommes tout prêts à accepter les modifications de forme qu'ils pourraient désirer, puisque nous sommes d'accord sur le fond.

Pour nous, le nœud de l'affaire, ce sont les obligations contractuelles.

Après la séance d'hier, j'ai eu l'honneur d'avoir une conversation avec quelques-uns de nos collègues anglais. J'ai

eu l'impression que l'on croyait que nous voulions ouvrir la porte aux propriétaires qui veulent échapper à leurs obligations conventionnelles contractées par *eux-mêmes*. Mais telle n'est pas du tout notre intention, et je ne crois pas qu'on trouve cette énormité dans aucune loi existante. C'est pour mettre ce point hors de toute question que nous avons ajouté les mots « *contractées sans autorisation spé-* » *ciale du propriétaire, par le capitaine* ».

Je crois donc que nous avons fait tout ce que l'on peut désirer sous ce rapport.

Une dernière observation que nous voulons faire est celle-ci : C'est que l'on trouve dans le texte original du traité : « aux digues, quais, et autres objets fixes ». Cela n'a plus de raison d'être dans le texte proposé dans notre amendement.

Quant à nos amis allemands, je ne sais quelle est leur opinion, mais j'espère qu'ils pourront nous rencontrer sur ce texte.

*
* *

I will try to explain in English what I have said. I have said that for treating the whole subject, it was sufficient after what I have said before to point out some alterations we had made in the text. The first alteration was made in consideration of the remarks of our American friends and in order to meet their views as regards an unlimited personal liability. Further we added the words « And for whom the owner was responsible » which were suggested to us by M. Le Jeune. Then the principal point is on these words « For all the obligations other than those in regard of personal injury, resulting from contract or law ». I pointed out that all the Continental Nations have considered it is absolutely necessary ; and finally I said that the enumeration we found in the original

text of Articles 1, 2 and 3 would be of no use when we had made this amendment. I will now read the text as amended : « The owner of the vessel shall not be personally liable but shall be liable only to the extent of the value of the vessel of the freight and of the accessories of the vessel appertaining to the voyage for all obligations, other than those in respect of personal injury, resulting from contract or law incurred without express instructions of the owner, by the Captain, Crew or any other person assisting the Captain in the service of the vessel and for whom the owner is responsible ».

Mr. Brown (New-York). — I wanted to enquire whether the Committee (the matter having been referred to them) is ready with their report. As far as any agreement of the American delegation is concerned I should like to say that certain modifications have been handed to me by the delegation from the Netherlands, and I have told them that their suggestions would be reported by me to that Committee when it meets.

Mr. Leslie Scott (London). — The reference to the Committee was as to the words « personally liable », and that was a question of *redaction*. The question under discussion now is the general question of the number of obligations which are to be subject to the limitation. The final wording of this Article cannot be settled to-night, and the President does not intend it to be.

Sir William Pickford (London). — I do not think this matter can, as a matter of editing, at any rate be finally settled to-night. The two important questions we discussed on this Article as far as I remember were first the the one raised more especially by the delegates from the United

States which consisted in an objection to the abolition of personal liability, and that I understood from them was a constitutional question. That seems to be very much met by the alteration in the wording in the print, which Mr. Loder has mentioned. The other matter was a question of whether the limitation of liabilité was to be extended to obligations of contract beyond, of course, the limitation which existed in the Article as settled at Paris. Well, we were of opinion (and I do not think we have very much changed our opinion) that such things as necessaries and so on should not be subject to limitation of liability ; but it has been well said by several people during the last three days that we do not want to insist each one of us upon what he himself thinks is right ; we want to have the whole Code settled if possible in a way that everybody can agree to. And on consideration, although we should prefer our own views, still we are not going to insist upon them with regard to that matter. Therefore in principle I think probably the matter is settled. But I should like to point out that there are some serious questions of editing upon this which will have to be considered, for instance I will take this one : « All obligations other then those in respect of personal injury resulting from contract or law incurred without express instructions of the owner, by the Captain ». Now you know the vast majority of Charters contain a Clause that the Captain is to sign bills-of-lading according to instructions. If he signs a bill-of-lading under those circumstances, is he to be held to have signed them under express instructions within the meaning of this Clause, and is the shipowner in that case to lose the benefit of all limitation whether to £ 8 a ton or anything else ? I do not know whether that is meant or not — I should think not — but that is one of the matters which, as it seems to me, are very important, and which will have to be considerd in arriving

at the exact wording of this Article. Therefore I think it will be wise (although I agree that in principle the matter is settled) if this matter were to be taken up to-morrow morning when we have had the opportunity of more particularly considering the wording of the Article in order to see that it does not involve something that none of us means to be involved, and I suggest that that should be done to-morrow morning.

(*Traduction orale par* M. LESLIE SCOTT)

M. Pickford vient de dire que la discussion roule tout particulièrement sur le mot « personnel » dans cet article et aussi sur la question des contrats et obligations qui sont visés dans le 1° de l'article 2 ; que probablement nous sommes d'accord sur le fond de l'article 2 ; mais qu'il y a beaucoup de questions de rédaction qu'il reste à arranger et qui n'ont qu'une importance relative. Par conséquent, M. Pickford conseille de déférer la considération finale de cet article jusque demain matin ; il pense que d'ici là, nous pourrons trouver une rédaction convenable plus facilement que ce soir.

M. LESLIE SCOTT (Londres). — Je suggérerais à la conférence qu'il vaudrait beaucoup mieux de suivre la rédaction de la Commission de Paris et celle de Liverpool et d'ajouter ce qu'il y a de nécessaire, au lieu de transformer entièrement la rédaction.

* * *

May I add for myself that I have suggested to the Conference that it will be much better to follow the *redaction* adopted at Paris and at Liverpool and to add what is necessary instead of transforming the whole of the language of the *redaction*.

M. F. C. AUTRAN *(président)*. — Je crois que vous vous féliciterez comme moi des paroles prononcées par Sir

William Pickford. En somme, vous vous rappelez que hier, la question la plus sérieuse était celle de savoir si la limitation s'appliquerait aux contrats et aux engagements contractuels conclus par le capitaine. Je suis heureux d'apprendre que Sir William Pickford nous annonce au nom de ses compatriotes que tout en ayant leurs préférences, ils sont tout disposés à rencontrer les vues opposées dans un esprit conciliant.

D'autre part, je serais également heureux que pour éviter les difficultés dont nous ont fait part nos amis américains, on puisse trouver une formule de nature à les satisfaire.

Au fond j'estime que nous sommes d'accord : c'est un fait que je suis heureux de pouvoir constater et nous devons en attribuer le mérite à l'esprit de courtoisie de conciliation et d'intérêt pratique qui n'a cessé d'animer tous les membres de la conférence.

Je suis sûr que la politique suivie est la bonne et qu'elle nous mènera à cette entente et à cette harmonie dont M. Capelle vous parlait tout à l'heure.

La séance de demain ne commencera qu'à 10 heures, afin de permettre aux membres du Bureau de trouver une rédaction qui donne satisfaction à tout le monde.

(*La séance est levée. — Sitting adjourned*)

SÉANCE DU SAMEDI, 28 SEPTEMBRE 1907
SITTING OF SATURDAY, SEPTEMBER 28th, 1907

PRÉSIDENCE DE M. ALB. MARGHIERI
M. ALBERTO MARGHIERI IN THE CHAIR

La séance est ouverte à 10 heures
The sitting is opened at 10 o'cl. a. m.

M. MARGHIERI (*président*) — Pendant que l'on prèpare la formule sur la responsabilité, nous entamerons la question des conflits de loís en matière de fret.

M. LOUIS FRANCK (Anvers). — The President has just announced that until the Sub-Committee is ready with the Draft of Article 2 of the Limitation Code, it appears reasonable not tot delay the general business of the Conference but to make a start with a general discussion on the question of freight; and he is going to call upon Dr. Schaps to address us upon this subject.

Conflit de lois en matière de fret.
Conflicts of law as to freight.

M. le Dr. SCHAPS (Hambourg). — Messieurs, je vais être bref. Je puis l'être, car tout ce que j'ai à vous dire est déjà contenu dans mon rapport sur le *Fret*.

Ceux qui ont lu ce rapport auront vu que je ne trouve pas nécessaire une solution internationale pour la question

du fret sur le vide, pour la question du demi-fret et pour la question des surestaries.

Mais une solution internationale s'impose pour la question du fret proportionnel.

. Vous aurez vu que j'ai comparé le système franco-allemand avec le système anglais qui est anti-juridique et que je propose quant à moi ce simple moyen que j'appelle « le fret d'équité ».

Nous avons à présent tous les matériaux, mais je crois que la question n'est pas encore assez mûre pour être résolue dans cette conférence. Je vous propose donc de renvoyer la question à une Commission qui vous présentera, pour la prochaine conférence, un avant-projet de traité.

(Verbal translation by Mr. Betocchi.*)*

Dr, Schaps said that he was of opinion after studying the question that on certain points international regulations are useless but that as regards pro rata freight a conception of freight based upon equitable considerations should be introduced by international agreement. He thinks that the question was not sufficiently advanced in its consideration by the different Nations to be decided upon at this session of the Conference. He proposes, therefore, to send over the consideration of this important question to a Sub-Committee who sould report the result of their labours to the next Congress.

M. Benyovits (Buda-Pest). — Je crois que la question du fret doit absolument être traitée internationalement et cela sans retard, puisqu'il s'agit ici du commerce maritime mondial. C'est pour ce motif que j'aimerais à parler en général sur la question du fret.

Il est un principe général que l'une des parties contractantes ne peut exiger l'accomplissement du contrat que lorsqu'elle a elle-même exécuté les obligations qui lui incombaient. Il en est de même des contrats d'affrètement.

Le capitaine s'oblige à transporter des marchandises d'un port à un autre et l'affrèteur promet en échange de payer le fret du connaissement. Si le frèteur, c'est-à-dire le capitaine, ne transporte pas la marchandise au lieu de distination, il n'a pas exécuté le contrat, et par conséquent il n'a pas droit non plus d'exiger de l'affrèteur le payement du fret. Cependant, il peut arriver qu'un navire a déjà accompli une grande partie du voyage, mais ne peut pas l'achever et cela pour des raisons qui sont absolument en dehors de la faute du capitaine. Par exemple, en cours de route, un navire subit des avaries tellement graves qu'il doit chercher un port de refuge pour y effectuer des réparations. Dans ce cas, le capitaine est obligé de faire réparer le navire et l'affrèteur doit attendre, sans que l'on ait droit à des dommages-intérêts ni de l'une, ni de l'autre part. Si le capitaine ne peut faire réparer le navire, il est tenu d'en louer un autre pour transporter la marchandise à destination et l'affrèteur est tenu de payer le fret entier. A cet égard, les législations sont concordantes. Des divergences se manifestent seulement quand le capitaine ne peut pas louer un autre navire pour conduire les marchandises à destination Et voici les divergences.

Ceux qui ne veulent pas admettre le fret proportionnel se basent sur les principes stricts du droit romain. On ne veut pas accorder de fret *pro rata itineris* parce que le transporteur n'a pas accompli son obligation. Tout d'abord, je mentionnerai la loi anglaise, le code de commerce belge et les règles de Sheffield. Cependant cette règle résulte de l'intention de vouloir appliquer les principes stricts du droit romain. Mais dans les rapports juridiques plus modernes, le contrat d'affrètement ne peut pas être jugé d'après les règles du droit romain, parce que ce n'est pas un contrat de louage de services : c'est un contrat d'une conception plus moderne, un contrat de transport.

En effet, si l'on prend en considération qu'un navire qui a commencé le voyage, ne peut pas l'achever, alors que les marchandises sont déjà tout près de leur destination et que l'affréteur a déjà retiré du voyage un avantage considérable, je ne crois pas qu'il est logique de pouvoir dénier au capitaine le droit à son fret, sinon au fret entier, au moins à un fret proportionnel. En ce sens disposent la plupart des législations. C'est dans ce sens que disposaient les anciennes règles de Wisby (art. 16), l'Ordonnance française de 1681, article 11. Dans ce sens disposent aussi les nouveaux codes français (art. 296), allemand (630), italien (570), etc.

Ceux qui ne veulent pas accorder de fret *pro rata itineris* objectent que lorsque le navire ne peut achever le voyage, l'affréteur n'a aucun profit ; qu'au contraire, avec les frais de chargement et de déchargement, il a encore un grand désavantage, et que surtout lorsque l'affréteur doit vendre sa marchandise dans un port intermédiaire, il ne reçoit pas la valeur qu'il avait calculée comme devant être obtenue au lieu de destination. Ils peuvent avoir raison dans certains cas, et c'est pourquoi notre Association propose de n'accorder le *fret pro rata itineris* que lorsque le voyage interrompu a procuré un avantage à l'affréteur. Il n'est dû au contraire aucun fret lorsque l'affréteur prouve que le trajet accompli ne lui procure aucun profit. Dans ce sens disposent le Code allemand (§ 631) ; dans ce sens dispose aussi notre projet de loi de 1894, préparé par M. Nagy, professeur de droit à la Faculté (art. 133).

Il semble même que la jurisprudence anglaise a déjà fait un grand pas en ce sens en reconnaissant comme valable la convention par laquelle les parties admettent le fret *pro rata itineris* et accorde ce fret lorsque le chargeur retire ses marchandises au lieu d'attendre les réparations

du navire. Je pourrais même citer un jugement de Lord Mansfield qui est très intéressant à ce sujet.

***

I will repeat in my bad English what I have just said in French : It is a general principle that one of the contracting parties may claim the fulfilment of the contract only in the case where he has carried out his own part of it. It is the same with charter parties : the master undertakes to carry the goods from one port to the port of destination, and the freighter binds himself to pay the freight contracted for. If the shipper does not carry the goods to the place of their destination, he does not fullfil his obligation, and he has no right to demand the freight from the consignor. Meanwhile it may happen that the ship has gone a great part of the voyage, but the Captain, from no fault of his, is unable to complete the voyage commenced : For instance the ship may have suffered some injury, in which case the Captain is obliged to have the ship repaired, and the freighter is obliged to wait, without any indemnity of one party to the other. If the ship be not repaired the Captain is compelled to hire another ship, and the charterer is compelled to pay the whole freight. Every legislation deals with the matter in this way ; the only difference that we see is when the Captain does not hire another ship to complete the voyage. According to the general rule no freight is due to the Captain if he does not fulfil his own obligation. This is in accordance with English Jurisprudence, the Belgian Code, and the rules of Sheffield. Those who would not admit the freight *pro rata itineris* found themselves on the Roman law. The mistake is that they would apply the strict rules of the Roman law to modern legal conditions. You cannot construe the contract of the charter

party upon the principles of contracts for hire of service, because the charter party is quite a modern contract, And really if the goods have been carried a great part of the voyage, and they have partly, or very nearly reached their destination, and the freighter has already gained a profit, you cannot deny the right of the Master to claim at least the part of the freight corresponding to the voyage executed. Suppose I make a contract with an Architect to build me a house of four floors, he would get the price of the building after he had handed me the key. He constructs the house, but for some reason, through no fault of his own, he cannot finish the painting. He hands me the key and asks me to pay him for so much of the work as has been executed. If I refuse to pay anything because he has not fulfilled the entire contract I cannot imagine that any Judge would hold that I am right. If you hire a ship to take goods from London to Tokio, and it nearly completes the voyage but cannot get further owing to some injury suffered from no fault of the Master, and the Master cannot find another ship to finish the journey, I ask if the freighter has not a profit on the voyage already executed? And if he has a profit, is it not logical and just that the shipowner should also earn something? The English law notices the injustice I have pointed out, and in dubious cases awards the freight *pro rata itineris*.

Dr G. MARTINOLICH (Trieste). — Noi dell' Associazione austriaca, relativamente alla proposta del Dr. Schaps, crediamo inutile entrare nel dettaglio della questione dopo che l'ha già fatto esaurientemente un altro oratore. La questione del dott. Schaps è pregiudiziale, per cui, dal momento che siamo d'accordo e che non potremmo giungere ad un risultato pratico nella questione dei noli, faccio proposta che dalla Conferenza internazionale venga

innanzi tutto decisa la proposta pregiudiziale del dott. Schaps.

Mr. JUDGE BRADFORDT (United States). — It seems to me the subject of reconciling the conflict of laws in the matter of freights is so large that in the limited time at our disposal it can hardly be discussed satisfactorily. I therefore move that, instead of devoting further time at present to the consideration of that question, a Committee be appointed to consider it and report to the next Conference, and that that Committee be requested to obtain an expression of opinion from the various national Associations upon the subject.

M. B. C. J. LODER (Rotterdam). — Dès le commencement des discussions sur les questions concernant le contrat d'affrètement, je demande la permission de soulever une question préalable et de soumettre à la Conférence quelques observations là-dessus.

Le questionnaire commence par poser la question générale : Comment seraient à régler internationalement les conflits de loi en matière de fret ?

L'expression me semble donner lieu à des doutes.

Si on avait eu en vue un travail pareil à celui qui a été accompli et qui s'accomplit encore à la Haye, aux conférences de droit international privé, les questions auraient dû être posées d'une manière différente.

En ce cas, le règlement international aurait dû s'occuper exclusivement de droit obligatoire et d'ordre public, sur la matière du fret.

Mais alors, le domaine des discussions serait probablement très restreint, parce que le contrat d'affrètement est essentiellement libre et la seule contrainte connue et acceptée jusqu'ici par les législations et le commerce inter-

national se trouve dans les règles assez simples de la loi américaine, le *Harter Act*.

Toutefois, les questions posées par le Comité Maritime International nous montrent que ceci n'a été nullement l'idée du Bureau Permanent. Bien loin de là : on a voulu étudier et se mettre d'accord sur les questions qui se rapportent au règlement du contrat d'affrètement lui-même. On va entreprendre un travail d'une très grande étendue et pour le moment, on n'aborde que quelques questions éparses, questions de très grande importance, mais qui au fond, n'embrassent qu'une partie relativement petite de la matière entière. Je le constate et je l'applaudis.

L'excellente étude de M. Adam nous montre que pour chacune des questions posées, des solutions diverses sont trouvées dans les législations différentes ; mais elle nous montre aussi que les divers points à discuter ne forment que des détails du règlement total du contrat.

Nous voyons dans cette étude que toutes ces dispositions légales n'ont force de loi entre les parties que pour autant qu'elles n'y ont pas dérogé, et enfin, — ce qui est peut-être le plus important, — c'est qu'une telle loi n'existe pas même en Angleterre, le grand pays auquel nous devons tout le développement moderne de ce contrat, qui a dû être modernisé tout à fait pour se conformer aux exigences des modes de transport et du commerce international de nos jours.

Il me semble nécessaire que nous nous rendions bien compte de ce que nous allons faire.

Ce ne sera pas exclusivement de régler internationalement des conflits de loi.

Mais quoi alors ?

Voulons-nous essayer de faire adopter par les différentes législations une loi uniforme sur le contrat d'affrètement ?

A ce point de vue, les questions posées se comprennent.

Ce sont alors les premières d'une longue série d'autres questions. Après celles-ci, on aura à s'occuper des clauses des connaissements, de la forme et du contenu des charter-parties pour les différentes sortes de transports. On aura à envisager la nature du contrat pour le transport par des lignes régulières, si différent de celui pour des vaisseaux affrétés pour un seul voyage. On va s'occuper du *time-charter*, de la différence des contrats pour le transport de marchandises et de personnes et d'une quantité d'autres questions trop nombreuses à énumérer.

Et ensuite, on aura à faire un tout de ce que l'on aura décidé sur chaque question.

Mais alors il me semble évident que ce que nous allons faire maintenant diffère essentiellement de ce que nous avons fait jusqu'ici.

Lorsque nous nous occupions de la responsabilité de l'armateur, nous avions compris parfaitement que le concours des gouvernements nous était indispensable ; qu'il fallait unifier les diverses lois parce que le fond de cette responsabilité, c'est la loi elle-même. Elle est telle qu'elle est, parce que la loi l'a constituée ainsi.

Lorsque nous avons traité de la compétence, c'était la même chose : c'est encore la loi qui crée le droit. Donc, ce sont les lois qu'il faut unifier.

Et quand enfin, nous examinions l'abordage et l'assistance, c'était toujours de même, parce que la matière trouve son origine dans le quasi-délit et le quasi-contrat, qui n'existent comme obligations que par les dispositions de la loi elle-même.

Mais la matière qui nous occupera dorénavant appartient au domaine des contrats, c'est à dire au domaine où la loi ne lie les parties que pour autant qu'elles n'y ont pas dérogé. A moins qu'il ne s'agisse de droit obligatoire, de dispositions d'ordre public — et je pense ici au Harter

Act — la loi n'a pour ainsi dire qu'une valeur subsidiaire.

Et encore, je puis vous rappeler à la mémoire qu'actuellement, cette « Harter Act » clause est insérée dans un très grand nombre de connaissements, par la seule volonté des parties, parce qu'elles en reconnaissent la parfaite équité.

Il me semble que ces considérations sont de nature à modifier notre manière de travailler pour la matière dont nous nous occupons actuellement.

Les grandes assemblées, comme le sont généralement nos conférences, peuvent discuter et résoudre les grands principes, comme nous avons l'intention de le faire à cette heures. Elles devront s'abstenir de discussions sur des détails ou des questions de rédaction subtile et précise. Elles peuvent faire et discuter aussi des projets de traité, importants quant aux principes, mais relativement simples quant à la forme.

Ces traités n'épuisent point la matière, et une fois qu'ils sont acceptés et ratifiés, le législateur national se met à l'œuvre pour élaborer et perfectionner ce que le traité a fixé et lui prescrit.

Mais si nous voulons faire ici quelque chose de définitif, faire une œuvre complète, il nous incombera de faire le modèle du contrat pour les parties, qui elles-mèmes, resteront toujours libres.

C'est à nous de faire des modèles de connaissements, de charte-parties, á nous de régler le time-charter, les *through-bills-of-lading* ; à nous de régler les transports par lignes directes ; à nous de régler les transports de personnes et à nous de composer les Règles d'Affrètement du Comité Maritime International, comme nous possédons déjà les York-Antwerp Rules.

Il n'y a pas, à l'heure qu'il est, une uniformité de lois à l'égard du règlement d'avarie grosse. Et cependant, cette unité existe ; elle est créée par ces Règles d'York et

d'Anvers, parce que les parties en ont fait leur propre droit à elles.

Depuis longtemps, les assureurs ont fait la même chose, par exemple en Allemagne, par les *Allgemeine Seeversicherungsbedingungen*. La navigation sur le Rhin, à part des lois et des traités, est réglée par des coutumes codifiées et déposées.

Pourquoi ne ferions-nous pas de même ?

Nous savons par expérience que la voie des traités est une voie longue et pénible ; après dix ans de travail pas un fruit tout à fait mûr n'a encore été cueilli.

Et maintenant, nous pouvons nous passer du concours des États et des législateurs. Ce qui raisonnablement, peut être considéré comme d'ordre public, nous pouvons nous-mêmes l'insérer dans nos contrats. Pourquoi donc ne pas suivre ce chemin ?

Nos conférences pourront et devront discuter et arrêter les grands principes, indiquer, approuver, rejeter. Mais un travail tout fait doit leur être présenté ; un travail qui embrasse la matière entière. Eh bien, Messieurs, à mon avis, ce travail devra être déféré à une Commission internationale et permanente dans laquelle tous les intérêts sont représentés ; commission composée de juristes, d'armateurs, d'assureurs et de grands commerçants, qu'on trouvera parmi les membres de nos associations nationales. Cette commission devrait travailler sous les auspices du Bureau Permanent, mais en même temps être et se sentir parfaitement libre.

On a essayé auparavant, comme vous vous en souvenez, de faire ce que je viens d'esquisser ici en grandes lignes, dans les Sheffield Rules. Ces Sheffield Rules n'ont pas eu de succès : ni un présent, ni un avenir. Mais pourquoi ? Pour deux raisons. D'abord, parce que ces règles ne formaient point un ensemble complet et n'étaient en somme

que l'énonciation de quelques principes, et ensuite, parce qu'il manquait un milieu constant, une organisation solide pour les élaborer et les faire accepter.

Or, Messieurs, le Comité Maritime International est justement ce qu'il nous faut pour atteindre le but proposé. Ce milieu maintenant est là, et pendant dix ans de travail assidu et sérieux, il a prouvé qu'il possède la vitalité nécessaire pour en venir à bout.

Finalement, permettez-moi de vous signaler un très grand avantage que nous obtiendrions en procédant comme je viens vous le proposer. Le contrat d'affrètement est par sa nature un contrat très vivant, très variable et mobile, parce qu'il est destiné à s'adapter toujours aux exigences actuelles de la pratique. Il doit donc exister la possibilité de toujours le tenir au courant de cette vie commerciale pour laquelle il a été fait. Il faut prendre bien soin qu'il ne soit jamais pétrifié.

Si nous comparons les diverses législations existantes sur les contrats d'affrètement telles qu'elles sont à présent, il est difficile de réprimer un sourire. Ces législations sont toutes arriérées et insuffisantes sous tous les rapports.

C'est l'Angleterre qui a développé et élaboré le contrat à sa hauteur actuelle — c'est-à-dire, précisément le pays où la loi fait défaut !

Et si après 15 ou 20 ans, nous avions la satisfaction de voir accepter nos règles par un traité international, soyez convaincus, Messieurs, qu'il serait arriéré et démodé à l'heure même de sa naissance.

Voilà ce que j'appelais la question préalable. C'est la nomination d'une commission que j'ai l'honneur de proposer à cette Conférence.

(*Verbal translation by* Mr. Louis Franck).

M. Loder has just said that the matter he has to lay before us on his conflict of laws is something which requires to be defined by

contract. He proposes shortly that a Sub-Comittee should prepare a general mode of Rules of Affreightment which model should be created in a special atmosphere where all interests should be represented — Shipowners, Underwriters, Lawyers, etc ; and he says that it could nowhere better be done than by the Bureau of the Comité Maritime; because if such a model were not prepared by practical people, by the time it was published to the world it would be already too old to answer to the necessities of the moment. His proposal is therefore to submit to the Bureau of the Comité Maritime the appointment of a sub-commission for the preparation of this kind of general model of Rules of Affreightment.

SIR WILLIAM PICKFORD. — I wish first to entirely support the proposition of Dr. Schaps that this matter is really far too important and too large for us to discuss at the end of a meeting of this description ; and that it will be very much better dealt with by being referred, as Dr. Schaps has proposed, either to the Permanent Bureau, or to some sub-commission such as that of Paris, which should be appointed by the Permanent Bureau. That seems by far the best way of dealing with this matter. That there is a very great deal to be discussed in relation to it is perfectly obvious by the Preliminary Report Vol I, which has been put into our hands, and which I hope most of us have studied. The admirable and instructive Report of M. Leon Adam shows that there is about as much as anybody can possibly digest in a considerable period of time ; and it is obvious to me that it would be very much better done by a Sub-Commission, or by the Permanent Bureau who can then bring certain definite propositions before the next Conference, with wich that Conference will be able to deal. Therefore I entirely support the suggestion of Dr. Schaps that that should be done, and I understand that it is also supported by my friends from the United States.

Then with regard to what M. Loder has said, no doubt

these matters which he has mentioned are very important, and would be very desirable things to do I daresay, if it were possible. M. Loder I think is a bold man, when he proposes to settle a Bill of Lading that will satisfy every shipowner and every shipper. If it can be done no doubt it will be a very good thing to do ; and the other matters that he mentioned are also of very great importance, but it does seem to me that if we are entering upon them, we are entering upon matters compared with which all that this Conference has yet done are mere child's play ; and I would suggest that it would be better for us to dispose of the question of freight before we embark on the very large investigation proposed by M. Loder. I confess that the matters here discussed in these Reports (especially in the admirable one of M. Leon Adam) have been about as much as my limited intelligence could take in at one time. Therefore I suggest to the Conference that perhaps the easier course would be to have these matters of freight which are now proposed to them and which are before them, and which will be dealt with by the Sub-Committee, dealt with and disposed of by a future Conference, before we embark on the large and most important subject which M. Loder has suggested.

(*Traduction orale par* M. Betocchi)

Sir William Pickford vient de dire que tout en appréciant les observations qui viennent d'être présentées à la Conférence, il se range à la proposition du Dr. Schaps de renvoyer la question soit à une commission spéciale. soit au Bureau Permanent, la matière étant trop vaste pour être étudiée encore en ce moment. Il croit en cela être l'interprète des délégués des Etats-Unis.

M. Louis Franck (Anvers). — Tout en appréciant l'importance du projet dont parle M. Loder, je suis aussi d'avis que le sujet est tellement vaste et les discussions

auxquelles il va donner lieu, sont d'une telle extension, qu'il faudra renvoyer la question à une Commission.

M. Loder (Rotterdam). — Je suis parfaitement d'accord, et il est entendu alors que les principes devront être discutés par elle.

M. Autran (Marseille). — J'ai une proposition à faire qui ne vous retiendra pas bien longtemps. Je crois que tout le monde est d'accord pour renvoyer la question du fret à une sous-commission. J'ai consulté mes collègues français et c'est en leur nom que je viens vous demander de bien vouloir décider que la réunion de cette commission se tiendra à Paris. C'est à Paris que nous avons élaboré les avant-projets que nous venons d'approuver et je ne crois pas que la ville de Paris soit une de ces villes dans lesquelles un étranger soit peu disposé à se rendre.

Dans ces conditions, je prie le Bureau de bien vouloir prendre acte de cette proposition : que la prochaine Commission se réunira à Paris.

M. Jacq. Langlois (Anvers). — Les questions portées à l'ordre du jour sont effectivement très intéressantes et je serais entièrement d'accord pour ne pas continuer la discussion si nous devions examiner les six points qui sont devant nous. Mais à mon avis, vous aurez beau décider, vous aurez beau faire un contrat uniforme, vous n'arriverez absolument à rien — comme on l'a dit — pas plus que pour les connaissements.

Il est évident que pour tout ce qui peut se régler par contrat entre les parties, il ne faut pas s'en occuper ici. Les parties contractantes elles-mêmes savent parfaitement ce qu'elles veulent et peuvent stipuler dans leurs conventions telles clauses qui leur conviennent.

Mais il y a des points dans ce questionnaire qui ne sont pas régies par la volonté des parties, mais par des événements que l'on ne peut prévoir, et sur ces points-là, il me semble qu'il serait hautement désirable non pas de remettre la discussion aux calendes grecques, mais de commencer à examiner ces questions.

L'heure est très avancée ; des questions parfois intéressantes arrivent à la fin. Mais cette question-ci est tellement intéressante, qu'il vaut bien la peine de s'y arrêter. Bien entendu, je n'entends discuter que les cas, non soumis à la volonté des parties, mais qui dépendent uniquement de circonstances imprévues, notamment la question suivante : « Lorsque la marchandise est vendue en cours de route, soit par vice propre, soit par fortune de mer, doit-on le fret ? »

Il me semble que c'est là une question qui peut être résolue en fort peu de temps, et je crois que ce serait une chose fort utile.

M. Louis Franck (Anvers). — L'idée du Bureau n'est pas qu'un échange de vues générales soit inutile, d'autant plus que nous devons attendre le travail de la commission sur la Responsabilité. Par conséquent, un aperçu général ne peut être qu'utile.

M. Langlois (Anvers). — En ce cas, je vous exposerai mon opinion sur la question générale.

Pour le fret *pro rata itineris*, il est évident que cette question ne m'arrête pas longtemps. La cargaison a un avantage au transport effectué, il n'est que juste que l'armateur ait sa part de cet avantage. Si la cargaison n'a aucun avantage — et cela peut arriver et il se peut que la marchandise n'ait absolument rien gagné par un transport partiel — dans ce cas, je ne comprends pas le fret de distance.

Le cas qui me préoccupe beaucoup plus, c'est le n° 2 : Du Fret en cas de vente de la cargaison.

Je ne comprends pas trop que sur cette question, il y ait divergence. Et cependant, les sujets de la nation qui est la plus intéressée ici, les Anglais, ne sont pas d'accord. En Angleterre, lorsque la marchandise n'arrive pas à destination, on ne paye pas de fret. C'est simple, c'est court. Mais est-ce juste ? Moi, capitaine, j'ai à mon bord un millier de tonnes de marchandise ; je vois que ces marchandises sont avariées et que lorsque j'arriverai au port de destination, ces marchandises ne vaudront plus rien pour le propriétaire. Si je les vends donc, j'agis comme un véritable mandataire. Et parce que j'ai agi comme un bon père de famille, vous me répondrez : *Niente !* Vous n'aurez rien » ?

Du moment donc que la marchandise est vendue pour cause d'avarie, il n'est pas juste de ne pas payer de fret.

Lorsque la marchandise est vendue pour les besoins du navire, la question est tout aussi simple. Le capitaine va devoir rembourser la valeur de cette marchandise à destination, valeur qui compend parfaitement bien le fret ; il est donc encore une fois fort juste que l'on paie le fret au capitaine.

Chaque fois que le navire est tenu de continuer son voyage, il me semble que la question de la débition du fret ne peut être mise en doute. Lorsque le navire est condamné, nous arrivons à la même question que la question n° 1. Elle ne m'arrête absolument pas ; je n'y attache aucune importance.

La question que je voudrais examiner, c'est le n° 2. Pour le reste, comme je vous l'ai dit, le contrat prévoit cela.

(*Verbal translation by* Mr. Louis Franck).

M. Langlois thinks it is wise to have at least a general discussion on this matter now, if we want the Commission to know what may be the general direction of the ideas of the Conference. He was then invited by the Chair to state his views and he said that he made a distinction between the first, second and third questions on the one hand, and the fourth and fifth on the other hand. The two latter are in his opinion matters which may be referred to the contract of the parties. As to the two first. with regard to freight *pro rata itineris,* he is of opinion that as a matter of principle no freight should be due, the contract not having been executed; but whenever real services have been rendered to the owner of the cargo, by carrying the goods up to a certain point, equitable indemnity should be allowed for them.

On the second question of freight when cargo has been sold. he expressed the following views: When the cargo has been sold in order to supply to the Captain necessary funds, the Captain is bound to report to the Port of discharge the value of such cargo, and he has to pay that value, with the freight included. So the freight must be paid to him. If, on the contrary, the cargo is sold by reason of the state in which it is found at an intermediate port, the Captain should not be the sufferer by losing the services which he has rendered to the cargo, when he sells it at that place, instead of taking it on to the final port. where it may arrive in a condition in which it would have no value at all. As to the third question — the case where the ship is condemned in the course of the voyage — it should come under the same rules as he has already explained with regard to *pro rata itineris*.

Judge Bradford. — It seems to me to be absolutely futile to enter upon the discussion of the question of freight at this late hour — it can answer no useful purposes whatever. The statement that has already been made by M. Franck of itself shows that even in dealing with the general question suggested much more time would be required than we have at our disposal. I can conceive of no more reasonable proposition to entertain in regard to this subject than the one which has already been suggested — namely to refer it to the proper Committee to report to the next Conference.

M. A. MARGHIERI (*président*). — Avant de donner la parole à d'autres orateurs, nous avons à examiner la proposition du Dr. Schaps, de nommer une commission. Cette sous-commission aurait pour mandat de dresser un avant-projet qui serait soumis à l'examen de la prochaine conférence.

M. Loder fait un amendement à cette proposition : il voudrait que le mandat de la sous-commission fût beaucoup plus large ; mais il a accepté les observations de M. Pickford, à savoir que nous devrions d'abord limiter nos études aux questions posées par le Bureau pour en arriver ensuite aux autres questions relatives au fret.

M. Autran a proposé que la sous-commission se réunisse à Paris, et je crois pouvoir remercier M. Autran pour son invitation.

Je crois donc pouvoir mettre au vote la proposition de M. Schaps : c'est-à-dire de nommer une sous-commission qui préparera un projet à soumettre à la prochaine conférence.

Tout le monde est d'accord ? La proposition est donc adoptée.

(*Verbal translation by* Mr. BETOCCHI)

The President has summed up the debate on this question, and proposes that Dr. Schap's proposition should be submitted to the Committee to prepare a document to lay before the next Conference.

M. JOSÉ VELEZ Y CORRALES (Espagne). — J'étais chargé de soutenir à cette conférence les idées de mon pays au sujet des Conflits de lois en matière de fret. Ces idées sont exprimées complètement dans le rapport de M. Spotterna qui a été communiqué aux membres de la Conférence. Ce rapport contient notamment un avant-projet qui se limite aux questions posées. En présence de la résolu-

tion qui vient d'être prise, je me borne à exprimer l'espoir que la sous-commission à désigner tiendra compte de ce rapport.

M. MARGHIERI (*président*). — S'il n'y a pas d'opposition, je considère la proposition de M. Schaps comme adoptée.

(*D'accord. — Agreed.*)

La limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires
Limitation of Shipowners' Liability.

Reprise de la discussion.
Discussion continued.

JUDGE BRADFORD. — May I be pardoned if I refer for only a moment or so to a matter which may not be strictly in order, but which I wish to refer to for the sake of securing harmony of action among the different States respecting uniformity in the maritime law. I beg leave to say that the delegates from the United States fully share in what I assume to be the desire of all, that uniformity of action shall be secured as soon as possible. We fully share that desire in all sincerity. Therefore in anything I have to say you will understand that I speak in no spirit of contention. The principal point of difficulty, or certainly one of the principal points of difficulty is contained in the Article in respect of which I made a few remarks the other day, Article 6 of the draft-treaty on the Limitation of Liability. The question of the alternative payment of £ 8 sterling per ton has never been acted upon in the United States. There has been a sentiment among us, but

there has been no official action of any kind. Now, not in a spirit of contention, but solely with the desire to secure, if possible, an agreement in relation to the subject matter of Article 6, and in order that the United States may understand definitely what the attitude of this Conference is; I do respectfully ask that the United States may be so informed through the instrumentality of a vote upon a resolution which I have the honour to propose. If this resolution be voted down, as I apprehend it may be, the United States will be informed, and will then know what it has to meet and what it has to discuss. But if this matter be excluded entirely from consideration they are left in the dark. The resolution which I wish to propose, and on which the American delegation would respectfully ask for a vote, is this :

« *Resolved that it is the sense of this Conference that Article 6 of the draft-treaty on Limitation of Liability be stricken out,* OR *that the number of Pounds Sterling therein specified should be increased* ».

A vote on that resolution, whether in the affirmative or in the negative, will accomplish the result which we desire — it will inform the people of the United States of the present attitude of England and the Continental nations on this subject, and the delegates from the United States hereafter will be better informed, and will know what action to adopt with regard to it. I therefore trust that a vote may be taken on this resolution.

Traduction orale par M. Louis Franck

Je vais traduire brièvement ce que l'honorable délégué des Etats-Unis a dit :

Dans une pensée de conciliation et de sage politique notre honorable collègue M. Bradford et notre collègue M. Brown vous demandent le vote dont je vous explique la portée.

Ils disent que l'option indiquée dans l'article 6 de l'avant-projet sur la responsabilité, quant aux £ 8. est, pour les Etats-Unis, une question nouvelle. Ce système, qui consiste à généraliser le principe relatif à l'abandon, mais en y ajoutant un maximum de £ 8., n'a pas encore été chez eux sérieusement discuté.

Vous savez tous quelles sont les considérations qui nous ont guidés. C'est tout d'abord ce sentiment qu'une loi internationale, quelle qu'elle fût, serait en tout cas meilleure que l'état chaotique de la situation créée par les législations d'aujourd'hui. C'est ensuite cet autre sentiment qu'il y a une catégorie de navires — les navires à passagers et à grande vitesse — dont la valeur augmente dans des proportions de plus en plus considérables, moins peut-être par les éléments qui font partie intrinsèque du navire comme tel que par tous les aménagements de luxe qu'il faut y faire pour le transport des passagers.

Mais il est de toute évidence que pour les Etats, comme pour chacun de nous, l'élément essentiel, c'est de connaître l'opinion des autres pays et c'est précisément pour que les délégués des Etats-Unis puissent dire chez eux, quelle est la pensée des autres pays, qu'ils ont prié la Conférence de bien vouloir émettre un vœu sur la proposition suivante :

« *Que la Conférence décide que l'article 6 de l'avant projet de traité sur la* » *Limitation de la responsabilité soit omis, ou que le chiffre de* £8 *qui y est men-* » *tionné, soit augmenté* ».

M. le Président me charge de dire qu'il met au vote la proposition de nos amis des Etats-Unis. Ceux qui veulent l'adopter voteront « oui ». Ceux qui la rejettent, voteront « non ».

(*La proposition est rejetée par toutes les nations, sauf les Etats-Unis, qui votent « oui » et le Japon, qui s'abstient, faute d'instructions.*)

(*The proposal is rejected by all nations, except the United-States' delegates, voting « yes », and Japan abstaining on account of « no instructions ».*)

M. Marghieri (*président*). — Nous passons donc à

l'article 2 du projet sur la Responsabilité. Le nouveau texte arrêté par la Commission est conçu comme suit :

ARTICLE II.

Le propriétaire du navire n'est tenu que sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage

1° des faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ;

2° de l'indemnité d'assistance ou de sauvetage et des obligations contractuelles ou légales assumées par le capitaine.

Le propriétaire est tenu sans limitation des gages du capitaine et de l'équipage et des créances pour réparations et fournitures.

Rien dans les dispositions qui précèdent ne porte atteinte à la compétence des tribunaux. à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

The owner of a vessel shall not be liable beyond the value of the vessel, freight and the accessories of the vessel and the freight appertaining to the voyage

1° for the acts and defaults of the captain, crew, pilot or any other person in the service of the vessel ;

2° for salvage remuneration and other obligations legal or contractual incurred by the captain.

The owner is liable without limit for the wages of the captain and crew and for repairs and necessaries.

The above provisions do not affect any jurisdiction, method of procedure or form of action recognized or adopted by the national laws.

M. le Dr. EDZARD (Bremen). — Wenn ich in die Discussion eintrete, möchte ich nur darauf hinweisen dass es beim Anfang ganz verstanden war dass nicht das Französiche Recht anwendbar wird, sondern das Deutsche System.

Nach der Englischen Fassung soll gehaftet werden nicht mit dem Schiffe, sondern mit dem Werth des Schiffes Ich möchte nur aufmerken was ich bereits in Amsterdam bemerkt.

Es giebt ein Unterschied zwischen die Französiche und die Englische Fassung und die ist noch nicht begriffen

worden. Nun der Unterschied liegt darin : nach dem Französichem Recht hat der Schiffs Eigenthümer, falls er das Privilegium der beschränkten Haftung in Anspruch nehmen wird, zu sagen : « ich abandoniere » und damit findet er dieses Recht.

Nach unserm Deutschen Rechte hat er nichts zu thun. Der Rheder hat doch das Recht mit dem Werth des Schiffes zu haften. Und weil dies Unterschied besteht ist es nicht bloss überflüssig darauf hinzuweisen.

Ich bin einverstanden, wenn der Französiche Text dem Vertrag zu Grunde gelegt wird ; eine Uebersetzung für die Engländer sollte dann allerdings genau die Französiche Fassung ausdrucken.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

M. Edzard a fait remarquer qu'il est intéressant que les deux textes concordent complètement, notamment sur la formule « le propriétaire n'est tenu que sur le navire... » Il a rappelé la discussion qui a déjà eu lieu à ce sujet et signale qu'il y a entre le système français et le système formulé par le droit allemand des différences pratiques essentielles.

M. Louis Franck. — Je dirai, pour ma part, qu'il suffit que ces observations de M. Edzard soient actées. Il est évident que nous ne devons jamais voter que sur un texte, le texte officiel et que les textes doivent nécessairement être votés en français, sauf à la Conférence diplomatique à décider s'il faudra également adopter un texte en anglais ou dans une autre langue. C'est elle qui veillera à ce que ces textes soient absolument conformes.

*
* *

Dr Edzard puts before the meeting the view that it is most essential that the wording in wich the treaty is drafted

should make clear that it is not the procedure of the actual French system of abandonment, as it is worked in France, which is introduced, because, he repeats, and he is in agreement with the French delegation as to that, that the German way of working the general rule of limitation to ship and Freight is a more practical one; and he is in agreement that the French text, as it is proposed, perfectly expressed this idea. I added in reply, that as these are matters for the Diplomatic Conference, and as French has remained the diplomatic language, it will be for the Diplomatic Conference to decide whether they will have an English translation or German translatiou or Italian translation ; and if they do, they will themselves see that it is in accordance with the French text. I also said that as far as we are concerned here, our duty is to vote upon the French text; and, as Dr Edzard is in agreement with regard to the French text, I do not think it is worth while going any further into the matter.

M. F. C. AUTRAN (Marseille). — Si je me lève, c'est pour dire que nous sommes d'accord avec Monsieur Franck pour affirmer que la délégation française accepte parfaitement la substitution du système allemand au système existant en France, de même que ce texte donne la satisfaction la plus complète aux réclamations formulées par ce que j'appellerai les continentaux et les Américains en ce qui concerne la responsabilité à raison des contrats et des quasi-contrats du capitaine et des autres préposés de l'armement.

Vous vous rappellerez que c'est sur cette question qu'une divergence de vues très importante s'était manifestée entre nos amis anglais et le reste de la conférence et que l'on pouvait craindre au premier abord que l'œuvre de la conférence ne vînt à échouer.

Grâce aux concessions faites de part et d'autre, on est parvenu à se mettre d'accord, et aujourd'hui nos amis anglais marchent avec nous. Satisfaction est donc donnée à tout le monde, et je crois que nous n'avons qu'une chose à faire, c'est de voter par acclamations le texte lu par M. Franck et qui résume ce que nous désirons tous.

D'autre part, en même temps que vous voterez cet article, je désirerais que la conférence émît un vœu qui encouragerait fortement le Gouvernement belge dans les négociations qu'il engagerait avec les autres Puissances. Ce vœu serait le suivant :

« C'est que les projets de traités qui seront soumis à la Conférence diplomatique au point de vue de la Responsabilité et au point de vue des Privilèges et Hypothèques s'ils ne constituent pas la réalisatisn complète de l'idéal de chacun d'entre nous, sont, dans la mesure pratique, le maximum de ce que chaque nation peut faire. Par conséquent, ce maximum étant réalisé, c'est le but que nous devons nous efforcer d'atteindre.

Je crois que si la conférence, en clôturant la discussion, émettait un vœu dans lequel les représentants des différentes nations constatent cet accord unanime sur ce terrain d'entente commune sur lequel nous sommes parvenus à nous grouper, ce serait la clôture digne de ces travaux, ce serait le meilleur encouragement pour le Gouvernement belge pour soumettre le résultat de nos travaux à la Conférence diplomatique.

(Applaudissements.)

M. Leslie Scott (London). — M. le Président, I may say the German delegates objected to the English translation of this new Article 2, but we are willing to accept the French text. The words in the English translation they objected to were these : « The owner of a vessel shall

not be personally liable, but shall be liable only to the extent of the value of the vessel » — the words objected to being « the value of ». They say that would involve in their opinion an adoption of the French method of abandonment in lieu of the present existing German method — the French method imposing on the defendant shipowner the obligation of taking overt steps to get the benefit of the limitation, whereas the German rule gives the benefit to the shipowner *ipso facto*, although he does nothing. They however agree that if the meaning of the French were made clear by the English translation being amended as follows they would be satisfied. The amendment of the English text to which they refer is the omission of the words « the value of » ; so that it reads « The owner of the vessel shall not be liable beyond the vessel the freight and the accessories ». They agree to that, and therefore it is accepted unanimously.

Traduction anglaise rectifiée de l'Art. 2.

The owner of a vessel shall not be liable beyond the vessel, freight and the accessories of the vessel and the freight appertaining to the voyage

1° for the acts and defaults of the captain, crew, pilot or any other person in the service of the vessel ;

2° for salvage remuneration and other obligations legal or contractual incurred by the captain.

The owner is liable without limit for the wages of the captain and crew and for repairs and necessaries.

The above provisions de not effect any jurisdiction, method of procedure or form of action recognized or adopted by the national laws.

Mr. CLIFORD J. CORY. — As far as the English delegation is concerned there are gentlemen representing the shipowners, there are expert lawyers representing them, and there are maritime experts interested on their behalf ;

but so far as the cargo owners and merchants generally of England are concerned, there is nobody representing them but myself. Now I cannot take upon myself to commit the cargo owners and merchants of England, so far as my vote would commit them, to an approval of this Article. I do not say that I disapprove, but there are clauses which should be submitted to the merchants and cargo owners, before my vote could commit them to any course upon this subject ; and therefore I prefer to abstain from voting on this motion.

Mr. SERENA (London). — I represent cargo owners, as well as shipowners, because I represent the Chamber of Commerce of London.

Mr. LOUIS FRANCK. — May I just say a word about this, without trespassing on your time. It is just worth while to say, especially from the point of view of cargo owners and underwriters of cargo, and general creditors of the ship for supplies and repairs, that this proposal as it stands is a considerable progress in their favour, because it means in substance that all over the continent where at present there is a system of limitation by abandonment of the ship, there would come, instead of that, the personal liability of the owner : The result being that, whereas as at present, if the ship is at the bottom of the sea, the owner may say to the repairers or suppliers of necessaries « Gentlemen, I am very sorry for what has happened, but you may take your redress against the wreck », we have substituted for that in view of the opinions expressed by Mr Cory, and also by the American delegates, from the point of view of repairers, this general system, which is more equitable, and more in harmony with the modern facilities of controlling what the Captain is doing — that

for repairs and necessaries the owner will have himself to face whatever debts the Captain has contracted.

Mr. CORY. — In reply to to what M. Franck has said, I quite recognise that great consideration has been paid to our views and those of the United States, and that this no doubt is an improvement of the draft as it was arranged; but still, without this draft treaty having been put before anybody that I am aware of representing cargo owners and merchants, I could not undertake on their behalf to approve it, although I do not say they would disapprove of it.

M. MARGHIERI (*président*). — S'il n'y a pas d'autres orateurs, je mettrai au vote le texte qu'on a lu.

Chorus. — Votons par acclamations.

(*Accepté à l'unanimité. — Carried unanimously*).

M. LOUIS FRANCK. — Il faut que je vous lise encore quelques modifications à la rédaction, modifications qui ont été élaborées par la Commission.

ARTICLE IX.

Le propriétaire peut pendre dans l'intérêt de qui il appartiendra toute mesure utile en ce qui touche le navire sans être déchu du droit d'exercer les options prévues par les dispositions précédentes.

Il est responsable de toute détérioration ou de tout dommage, qui après la fin du voyage surviendraient au navire au préjudice des créanciers à l'égard desquels a limitation est admise.

The owner may take in regard to the vessel and on behalf of whom it may concern such measures as may be expedient without prejudicing his right to exercise the options hereinbefore granted.

But he shall be responsible for all deterioration or damage to the ship which may take place or be caused after the end of the voyage to the prejudice of creditors in respect of whose debt limitation is admitted.

M. LESLIE SCOTT. — I thought it was better to have that put in for the sake of England where the right of abandonment has not been discussed except from the point of view of underwriting. It has really the effect of a waiver clause in a policy of insurance.

ARTICLE X

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit des créanciers de saisir le navire dans un port d'escale, même avant la fin du voyage.

La caution donnée pour obtenir mainlevée est acquise au créancier saisissant dans les termes dans lesquels elle a été donnée et ne sera ni modifiée par les événements ultérieurs, ni invoquée à leur sujet pour restreindre les droits d'autres créanciers.

The preceding provisions shall not prejudice the right of the creditors to seize the vessel at a port of call even before the end of the voyage.

The creditor who arrests the ship shall be entitled to the bail given to effect its release according to the terms under which the bail is given and his rights shall not be affected by subsequent events. In the event of bail being so given the rights of other creditors shall not be affected thereby.

ARTICLE XI

Les dispositions précédentes s'appliquent à l'obligation d'enlever l'épave du navire coulé, et aux responsabilités s'y rattachant, qu'il y ait ou non faute du Capitaine.

Elles ne s'appliquent pas aux obligations dérivant des fautes personnelles du propriétaire, des contrats passés par lui, ou de ceux qu'il a autorisés ou ratifiés.

The preceding provisions shall apply to liabilities arising out of an obligation to raise the wreck of a vessel whether the wreck was occasioned by the fault of the Captain or not.

They shall not apply to liabilities arising from the personal default of the owner, from contracts entered into by himself, or from those he authorised or ratified.

Article XII

Dans les cas où d'après les législations existantes, l'armateur et l'affréteur sont tenus de la responsabilité du propriétaire du navire, ils ont droit à la limitation prévue par les dispositions qui précèdent.

An « armateur » or charterer who under the national law is liable as owner, may limit his liability in the manner permitted by this code to an owner.

Article XIII

Le présent traité est sans application aux réclamations pour pertes de vies humaines ou dommages corporels, lesquels continuent à être régis exclusivement par les lois nationales.

The present treaty has no application to claims for loss of life or personal injury which remain regulated exclusively by the national laws.

M. Marghieri. — N'y a-t-il pas d'objections ?

Voté à l'unanimité. — Carried unanimously.

Sir William Pickford.— M. le President and Gentlemen, yesterday M. Autran after the address which we had heard from M. Capelle, mentioned a Resolution of the Conference which it was thought right and well for the Conference to pass. He did so as I understand in a great measure upon the suggestion of M. Capelle who thought it would be useful at the Diplomatic Conference. Anybody who has attending a Diplomatic Conference, as I had the honour of doing, will know from M. Capelle's ability and courtesy in managing that Conference in its Committee sittings over which he presided, that no suggestion of his should be disregarded (*Applause*). I am not going to say anything more about it because the resolution, or the substance of it, that it was suggested should be passed, was mentioned by M. Franck yesterday ; and therefore I

am only going to second on behalf of the British delegates that resolution. In English it is this :

« This Conference is of opinion that the draft Codes on » Limitation and Mortgages settled at Venice constitute a » fair compromise between existing legislation and inte- » rests and should become law. The Permanent Bureau » is therefore directed to humbly request the Belgian » Government to summon the third meeting of the Diplo- » matic Conference, and to lay before it the two Codes » passed at Venice in order that they may be dealt with » by the Powers and become law, concurrently with the » Codes of Collision and Salvage ».

May I say that that resolution does not of course mean that this Conference wishes to take from the Diplomatic Conference any discretion that it may have to make any alteration that it thinks fit : it only presents to the Diplomate Conference these two Codes together with the other two Codes, in order that the Diplomatic Conference may agree to treaties in the spirit and on the principles of those Codes. But of course the Diplomatic Conference would have power to make any alterations in individual matters that they may think fit to make. Now that is the resolution which we are told will be useful at the Diplomatic Conference. It was proposed, and I believe accepted yesterday, when it was proposed by M. Autran; but I wish to second it, and I have read this in English in order that it may be now adopted. (*Loud applause*).

Mr Brown (New-York).— If the primary idea of the mover of this resolution is to secure unanimity among the delegates I am very sorry to say that the American delegates are not able to vote yesterday's resolution. The reason is that viewing this entire subject that has been considered by this Conference from the point of view of a cargo owning

nation and not a shipowning nation, we feel that there has been no adequate or fair compromise yielded to the owners of cargoes, but that every favour has been accorded to the owners of ships. Nevertheless it is my personal view, and I believe it is the view of my eminent associate, that even this Code which has been voted here is preferable to the vast diversity of laws as they now exist; and if the resolution could be so altered as to express that view, if I might do so without committing my country, I should personally assent to it.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

Mr. Brown, au nom de la délégation américaine, déclare qu'en ce qui le concerne, il ne peut se rallier à la résolution proposée, parce qu'il est d'avis qu'au point de vue des chargeurs, il y a bien à redire à l'avant-projet voté. Mais si la résolution pouvait être modifiée en ce sens que le code, devenant loi universelle, vaudrait mieux tel qu'il est que l'état actuel des diverses lois, il pourrait s'y rallier.

M. Cliford J. Cory (Londres). — As far as I am concerned I think that the remarks I made just now apply equally to this resolution.

M. Louis Franck. — Il me semble que nous pouvons considérer la résolution comme adoptée, étant donné que nous insérons dans le procès-verbal les remarques qui viennent d'être présentées.

Il s'entend que le Bureau du Comité Maritime International reverra encore soigneusement les résolutions votées, afin que le texte soit en harmonie parfaite avec les principes adoptés.

(*Adhésion*).

M. Marghieri (*président*). — Les résolutions prises sur la responsabilité marqueront une date dans l'histoire du droit maritime. Depuis dix ans que nous nous occupons de

ces graves questions, peut-être aucune n'a eu l'importance de la question que nous venons de résoudre aujourd'hui.

Nous devons cela, comme M. Autran le disait tout à l'heure, à l'entente qui a pu se faire entre les délégués de toutes les Associations, et nous devons une reconnaissance tout à fait spéciale à Messieurs les délégués anglais qui sont venus à notre rencontre et qui ont accepté de leur côté tout ce que nous avons pu souhaiter.

Comme Italien, vous me permettrez d'être profondément orgueilleux de ce que ce vote ait pu avoir lieu en Italie. Le principe de la limitation de la responsabilité eut son berceau chez nous. La limitation de la responsabilité a été le principe dont est parti le progrès du commerce et de l'industrie. Il a occupé le droit maritime pendant bien longtemps, et il nous revient avec l'accord de toutes les nations. J'ose dire que nos anciens jurisconsultes seraient bien contents aujourd'hui d'assister à cette fête du droit qui a lieu dans une ville de l'Italie.

Je remercie tout d'abord M. Autran et M. Franck et tous les membres du Bureau qui m'ont mis dans les conditions de pouvoir accepter ma tâche. Sans eux, je n'aurais pu accomplir la tâche que vous avez bien voulu me confier. Mais je suis sûr d'interpréter votre sentiment en exprimant un vote de gratitude, un vote de profonde reconnaissance, spécialement envers messieurs les Belges et envers le Gouvernement de la Belgique. (*Applaudissements*).

Nous devons à leur force de volonté, à leur esprit de suite, à l'initiative du Gouvernement belge, d'en être arrivés au point où nous sommes aujourd'hui.

Nous sommes bien convaincus que nos efforts réussiront et que la 3me Conférence diplomatique pourra, en adoptant les principes qui sont dans notre avant-projet sur la Limitation de la Responsabilité, donner à la légis-

lation maritime universelle une des contributions les plus savantes et une des contributions les plus utiles au commerce de tous les peuples.

Permettez-moi, avant de terminer de proposer encore un vote de remercîments à Monsieur le Maire de la Ville de Venise (*Applaud.*).

Mr. JUDGE BRADFORD. — Mr. President before we separate I desire on behalf of the delegation from the United States to thank you and also M. Autran for the courtesy we have received at your hands, and to express our appreciation of the ability and impartiality with which you have presided over the deliberations of this Conference. (*Applause*). It is to be regretted that on some important points complete unanimity has not been reached. We feel nevertheless that progress has been made towards international unanimity in the maritime law, and we trust that in the near future greater results may be secured. While we have been here, relations of cordial friendship have been established between our fellow delegates and ourselves, which I am sure will remain unbroken in coming years. We shall look back with pleasure to the days we have spent in this beautiful City — so rich in art, romance and historical associations. Indeed I feel quite sure that it has been an inspiration to all of us that this Conference has been held in Venice, the early Queen of the Seas, renowned for her prowess and illustrious deeds, and refulgent in her commercial and maritime glory. (*Loud applause*). Finally, Mr. President and Gentlemen, in parting, we whish you one and all, long life prosperity and happiness. (*Applause*).

M. RECK (Brême). — Messieurs, au nom de l'Association allemande de Droit Maritime, j'ai l'honneur d'in-

viter le Comité Maritime International de bien vouloir tenir la prochaine session de la conférence à Brême.

Messieurs, le Sénat de la ville libre hanséatique, la chambre de Commerce et toutes les autres grandes associations, seront heureux de vous recevoir. Nous ne pouvons vous offrir sons un ciel toujours serein, une ville pleine de palais anciens, mais ce que nous pouvons vous donner, c'est une hospitalité cordiale et sincère dans une ville qui a un passé dans l'histoire et qui est actuellement la ville industrieuse du commerce maritime.

J'espère donc que vous voudrez accepter notre invitation.

M. Cruz (Buenos-Aires). — Je suis le dernier arrivé, et c'est pourquoi je prends la parole au nom de tous les délégués pour exprimer tous nos remercîments à la Ville de Venise et au commerce italien, du chaleureux accueil qui nous est fait ici.

Au nom de la délégation de l'Association Argentine en témoignage de la bienveillance avec laquelle vous nous avez accueillis, et comme une preuve que nous sentons tout l'orgueil de travailler avec vous, nous vous promettons d'être dans notre pays les interprètes fidèles de la Conférence maritime et de faire tout en notre pouvoir pour faire aboutir promptement, auprès des autorités politiques de notre pays, les réformes si utiles qui sont les résultats de vos délibérations.

M. Charles Le Jeune (Anvers). — J'ai à remercier tout d'abord l'honorable M. Reck de la proposition si aimable qu'il veut bien faire à notre Comité Maritime International. Incontestablement une assise de droit maritime se trouvera à sa place à Brême, la grande ville qui a donné naissance au Norddeutscher Lloyd, et rien ne pourra nous être plus agréable que de nous y être ren-

contrer avec ces amis qui sont pour nous des amis de la première heure et qui nous ont si brillamment secondés dans l'accomplissement de notre œuvre. Je suis heureux de pouvoir remercier au nom de notre Comité Maritime International M. le Dr. Reck de son invitation et je l'accepte, en réservant toutefois les arrangements inévitables quant aux dates et aux éventualités imprévues qui pourraient se présenter et dont nous ne pouvons pas, d'ici à un temps déterminé, mesurer exactement la valeur.

Maintenant, Messieurs, il me reste à ajouter quelques remercîments à ceux que vous avez entendus.

Je voudrais d'abord vous dire que les délégués de la Belgique sont profondément émus de l'hommage qu'a bien voulu leur adresser M. le président Marghieri mais nous nous permettrons de le renvoyer à son éminent auteur. Assurément c'est à l'Italie qu'il revient ; c'est à elle que vont nos sentiments de la plus vive reconnaissance pour la façon dont elle a contribué à donner à cette œuvre l'essor final.

Quant à l'hospitalité que nous y avons tous reçue, elle a vraiment dépassé les limites des plus extravagantes espérances. Nous restons sous le charme permanent de l'accueil qui nous a été fait par l'Association italienne et je me trouve à court de paroles pour exprimer l'impression dont nous sommes pénétrés.

Je me permets d'ajouter à ces remercîments ceux que nous devons au nom du Comité Maritime International à Monsieur le Ministre qui a bien voulu ouvrir notre séance, et aux Gouvernements qui ont honoré si grandement cette conférence par l'envoi de nombreux délégués de si haute distinction qui, nous l'espérons, nous continueront la bienveillance dont ils nous ont donné tant de preuves et nous prêteront leurs précieux appui auprès de leurs gouvernements respectifs, pour l'accomplissement de notre tâche.

J'adresse aussi l'expression de notre chaleureuse reconnaissance au Maire de Venise, à la Chambre de Commerce, à la Navigazione Generale et à la Veloce qui ont bien voulu nous recevoir avec tant d'éclat, aux Patriciens de Venise qui nous ont ouvert leurs magnifiques palais; enfin à l'Administration des Archives qui nous a permis de parcourir des documents du plus grand intérêt se rapportant à l'histoire du droit maritime.

Je n'oublie pas les distingués secrétaires italiens qui ont eu un lourd travail pendant cette conférence, mais qui, avant cette réunion, ont assumé toutes les difficultés et tout le labeur de l'organisation ; j'ai nommé MM. Betocchi, Serena, Brosch et Yesi.

Enfin, je me permets encore d'ajouter que nous devons une part toute particulière de gratitude, pour l'accomplissement heureux de nos travaux, à nos amis d'Angleterre. Incontestablement, nous nous trouvions devant une très grande difficulté, eu égard à la différence qui existe entre leur droit et celui des autres nations. Il a fallu pour résoudre ce problème délicat leur concours le plus éclairé et je serai votre interprète en rendant un hommage particulier à Sir William Pickford et à Mr. Leslie Scott, qui nous ont si puissamment aidés de leurs lumières et en les remerciant cordialement de l'appui qu'ils nous ont donné au cours de ces travaux. (*Applaudissements unanimes*).

Sir William Pickford. — M. le President, and Gentlemen, with regard to the thanks which we owe to the President, and to M. Autran, wo has been presiding in his place part of the time, to the City of Venice, and to all those who have so kindly received us, I have not the slightest intention of adding anything to the speeches that have been made except to say on behalf of the British delegates, and I think I might almost say I express the

feelings of everybody else, I entirely agree with what has been so well expressed. With regard to what has been said both by the President and by M. Le Jeune about the British delegates I can only say that we are heartily grateful to you for those words; and it is an inestimable pleasure to us to think that you have considered our conduct with regard to the business at this Conference has been worthy of the great nation which we represent. We have done our best to make concessions where concessions were possible; we have attempted to maintain principles where we thought principles ought to be maintained; and if we have failed in doing anything which we ought to have done for the promotion of the ends of this Conference, I can only say it has been because of the fact of our being — as we all of us are after all — fallible men, and not because we have not done our very best to do what was possible to bring about the great end of the unity of maritime law. (*Loud applause*).

Mr. GERTSCHER. — Signori ! Ho chiesto la parola non per ripetere i sentimenti di gratitudine a chi ci ha procurato un soggiorno cosi splendido, ma per rilevare un' altera circostanza.

Mi pare che in questi giorni nei quali noi siamo pervenuti alla felice soluzione di grandi problemi i quali occupavano le menti più elevate delle diverse nazioni, non soltanto da dieci ma da cento e più anni ; mi pare, ripeto, di vedere ritornata la gloria e splendore della nostra bella Venezia (*Applausi*). Mi pare che la gloria che Venezia si era procurata con la sua forza navale, riviva oggi più che mai, poichè proprio ora ed in questa città noi siamo giunti alla soluzione dei problemi più vitali per lo sviluppo della marina mercantile.

Non avevo altro da dire; ma sono sicuro che ciò dicendo

ho interpretato il sentimento di tutti voi. (*Applausi vivissimi*).

M. MARGHIERI (*président*). — Avant de nous séparer, je voudrais proposer à la conférence d'envoyer un télégramme de remercîments au Roi d'Italie.

(*Adopté à l'unanimité.*)

La réponse de S. M. le Roi d'Italie a été reçue par M. Marghieri, président de la Conférence :

RACCONIGI, Reggia. 29/20/50.

Dr. Prf. A. Marghieri.

S. M. il Re rende cordiali grazie a cotesta assemblea ed in particolar modo ai delegati stranieri del gentile graditissimo saluto rivoltigli chiudendo gli importanti lavori del cui felice risultato la Maestà Sua vivamente si compiace.

Il Ministro E. PONZIO VAGLIA.

Séance administrative

Assemblée générale des Membres permanents du Comité Maritime International

Après la clôture de la Conférence, les membres permanents du Comité Maritime International se sont réunis en assemblée générale annuelle, sous la présidence de Monsieur Charles Le Jeune, vice-président du Comité Maritime International.

M. Charles Le Jeune ouvre la séance en exposant les objets à l'ordre du jour. Les pouvoirs du Bureau Permanent expirent cette année. Il faut donc réélire un bureau, comme les statuts l'indiquent, pour un terme de trois ans.

« L'assemblée aura ensuite à pourvoir au remplacement de plusieurs membres que nous avons eu le regret de perdre.

« Nous avons perdu M. le Baron Lambermont, le seul membre d'honneur de l'Association belge pour l'Unification du Droit Maritime, celui qui dès le premier moment nous a donné l'appui le plus sérieux et auquel, dans une large mesure, nous devons la convocation de la Conférence diplomatique réunie par le Gouvernement belge. Nos hommages reconnaissants sont dus à la mémoire de cet homme d'État éminent.

« Nous avons perdu aussi cette année M. T. G. Carver, qui était également un de nos amis de la première heure et qui a si grandement payé de sa personne. Il a constamment suivi nos travaux et nous a donné des avis bien précieux.

« Aux Etats-Unis, nous avons perdu M. l'Hon. Wm GOODRICH, qui avait été chargé par son gouvernement de la représenter à la dernière Conférence diplomatique.

« Enfin, en Italie, nous avons eu le regret de perdre M. MINGOTTI.

« Le Bureau du Comité a adjoint à ses membres un second Secrétaire général ; la nécessité en était grande et nous avons cru utile de nous assurer un concours aussi précieux que celui de M. LESLIE SCOTT, que le Bureau prie l'Assemblée de ratifier. »

La nomination de M. Scott est confirmée à l'unanimité.

Sur la proposition de M. Alberto Marghieri, le Bureau sortant est réélu, à l'unanimité, pour une nouvelle période de trois ans.

Pendant l'année écoulée, le Bureau en vertu du pouvoir lui conféré, a désigné Sir Wm Pickford comme membre permanent, en remplacement de M. Carver.

L'assemblée confirme, à l'unanimité, cette nomination, ainsi que celle de M. R. B. D. Acland.

Comme les délégués présents ne font pas d'autres propositions formelles, l'assemblée décide de donner au Bureau permanent le pouvoir nécessaire pour compléter le nombre des délégués des divers pays (1).

Finalement l'assemblée désigne les membres suivants pour faire partie de la Commission qui aura à s'occuper de la question des *Conflits de lois en matière de Fret.*

MM. C. D. Asser Jr (Amsterdam).
Enrico Bensa (Gênes).
Francesco Berlingieri (Gênes).

---

(1) En vertu de ce pouvoir, le Bureau vient de désigner comme membres permanents pour les États-Unis M. le Juge Bradford et M. Brown de New-York; pour la République Argentine : M. Estanislao S. Zeballos, M. Juan C. Belgrano, M. Juan Carlos Cruz et M. Honorio Pueyrredon, de Buenos-Aires.

MM. Brown (New-York).
Coloman de Fest (Fiume).
Frankfurter.
Gütschow (Hambourg).
B. C. J. Loder (Rotterdam).
Giovanni Martinolich (Trieste).
J. Stanley Mitcalfe (Newcastle).
Alfred Sieveking (Hambourg).

Le Bureau est autorisé à complèter cette commission, par d'autres désignations.

M. Le Jeune annonce que depuis la Conférence de Liverpool, une Société Russe de Droit Maritime a été fondée à St-Pétersbourg.

La séance est levée.

ANNEXE

Au moment de mettre sous presse, nous recevons de Londres avis que le Comité Britannique de Droit Maritime a été réorganisé :

Comité Britannique de Droit Maritime

Présidents : The Rt. Hon. Lord ALVERSTONE, Lord Chief Justice d'Angleterre, Londres.

Vice-présidents : The Hon. Sir WALTER PHILLIMORE, Bart, Londres.
The Hon. Sir WILLIAM PICKFORD, Londres.

Secrétaires : HARRY RISCH MILLER, Londres.
LESLIE SCOTT, Londres.

CONSEIL EXÉCUTIF :

Président : The Rt. Hon. Sir WILLIAM RANN. KENNEDY, Londres.

Membres : MM. The Rt. Hon. INVERCLYDE, Glasgow.
R. B. D. ACLAND, K. C., Londres.
K. BILBROUGH, Londres.
A A. BOOTH, Liverpool.
Chas. E. BRIGHTMAN, Londres.
Sir CLIFFORD CORY, Bart., Cardiff.
JAS. CORMACK, Leith.
THOS. L. DEVITT, Londres.
JAS. DIXON, Londres.
WILLIAM GOW, Liverpool.
Sir JOHN GRAY HILL, Liverpool.
Sir ALFRED JONES, Liverpool.
R. B. LEMON, Londres.
ARTHUR LINDLEY, Londres.
CHARLES Mc. ARTHUR, Liverpool.
FRED. Mc. NAIR, Londres.
F. W. MARTEN, Londres.
HARRY RISCH MILLER, Londres.

Membres : MM. J. Stanley Mitcalfe, Newcastle-on-Tyne.
Douglas Owen, Londres.
Sir Felix Schuster, Bart., Londres.
Charles J. C. Scott, Londres.
Leslie Scott, Londres.
James H. Simpson, Liverpool.
Arthur Serena, Londres.
Dr. Charles Stubbs, Londres.
F. Shadforth Watts, Londres.

D'autre part, on annonce qu'en Grèce, une Association Nationale est en voie de formation.

L'Association hellénique de Droit Maritime

aurait un bureau composé comme suit :

Président : M. Embirico, Ministre de la Marine, Athènes ;
Secrétaire général : M. Typaldo Bassias, vice-président de la Chambre des députés, Athènes.

Parmi les personnalités dont le concours nous est annoncé comme assuré, nous citons :

MM. J. Valaoritis, vice-gouverneur de la Banque Nationale ;
Matsas, directeur général de la Banque d'Athènes ;
Callergi, directeur de la section commerciale au Ministère des Affaires Etrangères ;
Goudas, capitaine de frégate, directeur de la Marine marchande au Ministère de la Marine ;
Jean Rallis, député ;
Embirico, armateur ;
Rados, professeur de Droit Maritime à l'Ecole navale ;
Georges Streit, profess. à l'Université d'Athènes ;
Andriadès, professeur à l'Université, Athènes ;
Lagarimo, avocat au Pirée.

INDEX

PAGES

ACLAND (R. B. D.), Londres,
Sur les Hypothèques 648, 693
ADAM (Lèon), Paris,
Rapport de.... sur le Fret. . . . , ... 53
ADMINISTRATIVE (Séance). 750
ARGENTINE (République), Délégués officiels de l'
Association Argentine XXXIX
ARTELLI (Filipo),
Discours sur la Responsabilité 519
ASSER (C. D. Jr), Amsterdam,
Discours sur la Responsabilité 493, 508
AUTRAN (F. C.), Marseille,
Sur la Responsabilité 484, 497, 514
Sur les Hypothèques 675, 698
Propose résolution générale 734
BELGRANO (Juan C.),
Nommé membre permanent 751
BENSA (Enrico), Gênes,
Sur les Hypothèques 618, 638
BENYOVITS (Dr Louis),
Discours sur la Responsabilité 518
» » le Fret 711
BERLINGIERI (Prof. Dr Francesco), Gênes.
Discours sur la Responsabilité 564
BISSCHOP (W. R.), London,
Sur les Hypothèques 625
BOOTH (Alfred), Liverpool,
Discours sur la Responsabilité 550
BRADFORD (Hon. Juge), Wilmington,
Discours sur la Responsabilité 567, 729
Amendement sur la Responsabilité . 567, 593, 730
» » les Hypothèques. . . . 660, 671
Discours de remercîments 744

PAGES

BROWN (Frederick M.), New-York,
Nommé Membre permanent du Comité (M. I.) . 751
Sur la Responsabilité 488, 574, 600
Amendements sur la Responsabilité . . . 604, 605
Sur les Hypothèques 629
Amendement sur les Hypothèques . . . 631, 663
BUDENICII (Clod.), Trieste,
Sur les Hypothèques 635
BUREAU de la Conférence (Composition du). 481
BUREAU PERMANENT (Composition du). XXII
Pouvoirs du Bureau Permanent 751
CAPPELLE,
Sur la Responsabilité 516, 700
CARVER (T. G.), Londres,
Décès de 751
CLOTURE de la Conférence 742
COMITÉ anglais. Constitution. . . . . 752[1]
COMMISSION de Paris (Compte-rendu).
Du Fret 751
De la Limitation de la responsabilité et des Hypothèques et Privilèges 6
COMPTE-RENDU sténographique de la Conférence de Venise 439
De la Commission de Paris. 15
CONFÉRENCE. Ouverture de la 439
Bureau de la. 481
Président de la 479
Prochaine 745
Secrétaires de la. 482
Diplomatique (rapport de M. Franck) 476
CONFLITS de lois en matière de Fret,
Questionnaire. 51
Discussion. 710
Résolutions 729
COGLIOLO, (Prof.) Gênes.
Discours sur la Responsabilité 526, 613

PAGES

COEN (M. le Comm.) Chambre de Commerce, Venise,
Discours de bienvenue. 473
CORY (Clifford J.), London,
Sur les Hypothèques 646, 695
CRESPI (Agostino), Rome,
Discours de bienvenue. 469
CRUZ (le Dr.), Buenos-Aires.
Discours sur la Responsabilité. 560
Amendement sur la Responsabilité. 561
Remerciments 745
DENISSE (L.), Chateaubriant.
Rapport sur le Fret 136
Sur les Hypothèques 643
DIPLOMATIQUE (Conférence) 745
EDZARD (le Dr.), Bremen,
Amendement sur les Hypothèques. 689
Sur les Hypothèques 689
Sur la Responsabilité 732
ELECTION du Président. 479
ESPAGNE (Délégué officiel de l'),
Rapports préliminaires. 175
Chambre de Commerce d' (vœu) 607
FIAMBERTI,
Discours sur la Responsabilité. 554
Sur les Hypothèques 666, 673
FRANCK (Louis), Anvers,
Rapport sur les travaux du Comité Maritime International 476
Sur la Responsabilité . 489, 506, 520, 524, 536, 597
Sur les Hypothèques 668, 684
FRET. (Conflits de lois en matière de)
Questionnaire sur le. 52
Rapports préliminaires. 3, 368, 434
Discussion. 710
GALIBOURG (St-Nazaire),
Discours sur la Responsabilité. 541

PAGES

GERTSCHER,
Discours sur la Responsabilité. 563
Remercîments 748
GOODRICH (Hon. Wm) New-York.
Décès de M. 751
GRÈCE, Association nationale. . . . . 752[2]
GRIMANI (M. le Comte de), Maire de Venise,
Discours de bienvenue. 450
HENNEBICQ (Léon), Bruxelles.
HINDENBURG (Copenhague),
Discours sur la Responsabilité. 551
HYPOTHÈQUES et Privilèges Maritimes,
Avant-projet de Liverpool (en note). 12
» de Paris 12
» adopté à Venise.
Résolution de la Conférence de Liverpool. . . 6
Commission nommée à Liverpool. 6
LAMBERMONT (le Baron) Bruxelles.
Décès de 750
LANGLOIS (Jacques), Anvers.
Sur le Fret 725
LECLERCQ (Georges) Bruxelles,
Discours sur la Responsabilité. 544
Proposition sur les Hypothèques 690
LEFEBVRE (Ch.-Eugène), Alger,
Amendement sur la Responsabilité. 578
Discours sur la Responsabilité. 589
Amendement sur les Hypothèques. 656
LE JEUNE (Charles), Anvers,
Discours d'ouverture 458
Sur les Hypothèques 650, 683
Remercîments 746
LIMITATION de la Responsabilité des Propiétaires de Navires,
Avant-projet adopté à Liverpool (en note) . . . 7
» de la Commission de Paris. . . . 7
» adopté à Venise XIV

PAGES

Discussion sur la 483, 703, 729
Résolutions de la Conférence de Liverpool . . . 5
» » » » Venise XIV
LISTE de présence à la Conférence XXXIII
» des membres du Comité Maritime International . XXIV
LODER (B. C. J.), Rotterdam,
Nommé vice-président de la Conférence. . . . 482
Discours sur la Responsabilité. 491
Discours sur les Hypothèques 639, 670
Amendements sur la Responsabilité 703
Sur le Fret 716
MARTINOLICH (Dr. GIOVANNI) Trieste.
Discours sur la Responsabilité. 565
Discours sur les Hypothèques. 642
MILLER (HARRY RISCH), London,
Discours sur la Responsabilité. 543
MINGOTTI (G.), Gênes.
Décès de 751
Discours sur les Hypothèques. 641
MIRELLI (Duc), Naples,
Discours sur la Responsabilité. 517, 534
Proposition sur la Responsabilité. 535
MARGHIERI (Prof. Dr ALBERTO), Naples,
Discours d'ouverture 453
Élu président de la Conférence 479
Discours sur la Responsabilité 611
Discours de clôture. 743
MEMBRES de la Conférence XXXIII
» du Bureau Permanent XXII
» permanents du Comité Maritime International XXIV
» nouveaux. 751
» décédés 750
NAGY (FR. de),
Discours sur la Limitation de la Responsabilité . 484
ORLANDO (S. E. M.), Ministre de Grâce et de Justice
Discours d'ouverture 439
OUVERTURE de la Conférence 439

PICKFORD (Sir WILLIAM), Liverpool, PAGES
Nommé Membre permanent du Comité Marit. Int. 751
Réponse aux discours de bienvenue 466
Discours sur la Responsabilité . . 486, 499, 599 707
Amendement sur les Hypthèques 623
Sur les Hypothèques 677, 691
Propose une résolution générale 740
Remercîments 747
PRÉFACE . . . . . , ... v
PRÉSIDENT de la Conférence (Election du). 479
PRIVILÈGES maritimes . . . . . (voir *Hypothèques*).
PROCHAINE Conférence (Invitation de M. Reck) . . . 744
PUEYRREDON (Prof. Honoris), Buenos-Aires,
Elu membre du Comité Maritime International . 751
Sur les Hypothèques 622

RAPPORTS préliminaires

SUR LES CONFLITS DE LOIS EN MATIÈRE DE FRET

Grande-Bretagne 368
Japon 373
Belgique. 378
Italie. 391
» (M. le Prof. FR. PERRONE) . , ... 394
France (M. LÉON ADAM) 3
» (M. DÉNISSE) . . . . , ... 87
Pays-Bas . . . . . , ... 154
Suède. 166
Norvège 170
Espagne (M. SPOTTERNO) 175
Hongrie 188
Danemark 191
République Argentine 434

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

Grande-Bretagne (Comité britannique) 365
Japon (Association japonaise) 370

PAGES

France (M. R. VERNEAUX). 243
Italie (Commission italienne). 262
Norvège (Association norvégienne) 279
Belgique (Commission belge) 284
Hongrie (Dr. ANTONIO VIO) . , ... 288
» (Conclusions de l'Association hongroise) . 300
Danemark (Commission danoise). 302
République Argentine 431

HYPOTHÈQUES & PRIVILÈGES MARITIMES

Danemark (M. HINDENBURG) 306
France (M. CH. EUG. LEFEBVRE). 313
» (M. LUREAU). 343
Hongrie (Dr. ANTONIO VIO) 352
» (l'Association hongroise) 358
Suède (Association suédoise) 361
Norvège (Association norvégienne) 363
Grande-Bretagne (Comité britannique) 367
Japon (Association japonaise) 372
Belgique (Commission belge) 374
Russie (Société Russe) 387
République Argentine 433

REMERCIEMENTS (Discours de)
Votes de . . . . . 743 et suiv.

RÉSOLUTIONS de la Conférence
Sur la Limitation de responsabilité XIV
Sur les Hypothèques et privilèges XVIII
Sur les Conflits de loi en matière de fret XII

SCHAPS (Dr.) Hambourg
Remarques sur le Fret. 130
Amendement sur les Hypothèques 665
Proposition sur le Fret 710

SCOTT (LESLIE), Londres,
Nommé Secrétaire général hon. du Comité Maritime International 751
Nommé Secrétaire de la Conférence 482

SÉANCES de la Conférence, PAGES
Mercredi matin 439
» après-midi 483
Jeudi matin 523
» après-midi 567
Vendredi matin 611
» après-midi 659
Samedi 710
SECRÉTAIRES de la Conférence 482
SIMPSON (James H.) Liverpool,
Sur les Hypothèques 614
SIEVEKING (Dr. Alfred), Hambourg,
Sur la Responsabilité 510
Sur les Hypothèques 633
STUBBS (Dr. Charles), London,
Sur la Responsabilité 486
Amendement sur la Responsabilité 603
TÉLÉGRAMMES,
de S. M. le Roi d'Italie 523, 749
de S. E. M. Scanzer, ministre de Postes et Télégraphes 480
à Monsieur A. Beernaert 523
VELEZ Y CORRALÈS (José), Espagne,
Sur la Responsabilité 607
Sur le Fret 728
VERNEAUX (René), Paris,
Disc. sur la Responsabilité 548
Amendements sur la Responsabilité . . . 567, 609
VICE-PRÉSIDENTS de la Conférence. 481
VIO (Dr. Antonio), Fiume,
Disc. sur la Responsabilité 501, 558
Amendement sur la Responsabilité 559
VIVANTE (le Prof. Dr.),
Disc. sur la Responsabilité 532, 581
Amendement sur la Responsabilité 582
VOIES navigables 546