

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

PARIS CONFERENCE

1911

International Maritime Committee

BULLETIN N^r 30

(INCLUDING BULLETINS N^os 25 TO 29)

P A R I S C O N F E R E N C E

OCTOBER 1911

President : M^r PAUL GOVARE

I. — LIMITATION OF SHIOPWNERS' LIABILITY IN RESPECT
OF LOSS OF LIFE OR PERSONAL INJURY.

II. — FREIGHT.



ANTWERP

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

—
1912

All correspondence & communications to be addressed to :
rue des Escrimeurs 30, Antwerp.

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

BULLETIN N^r 30

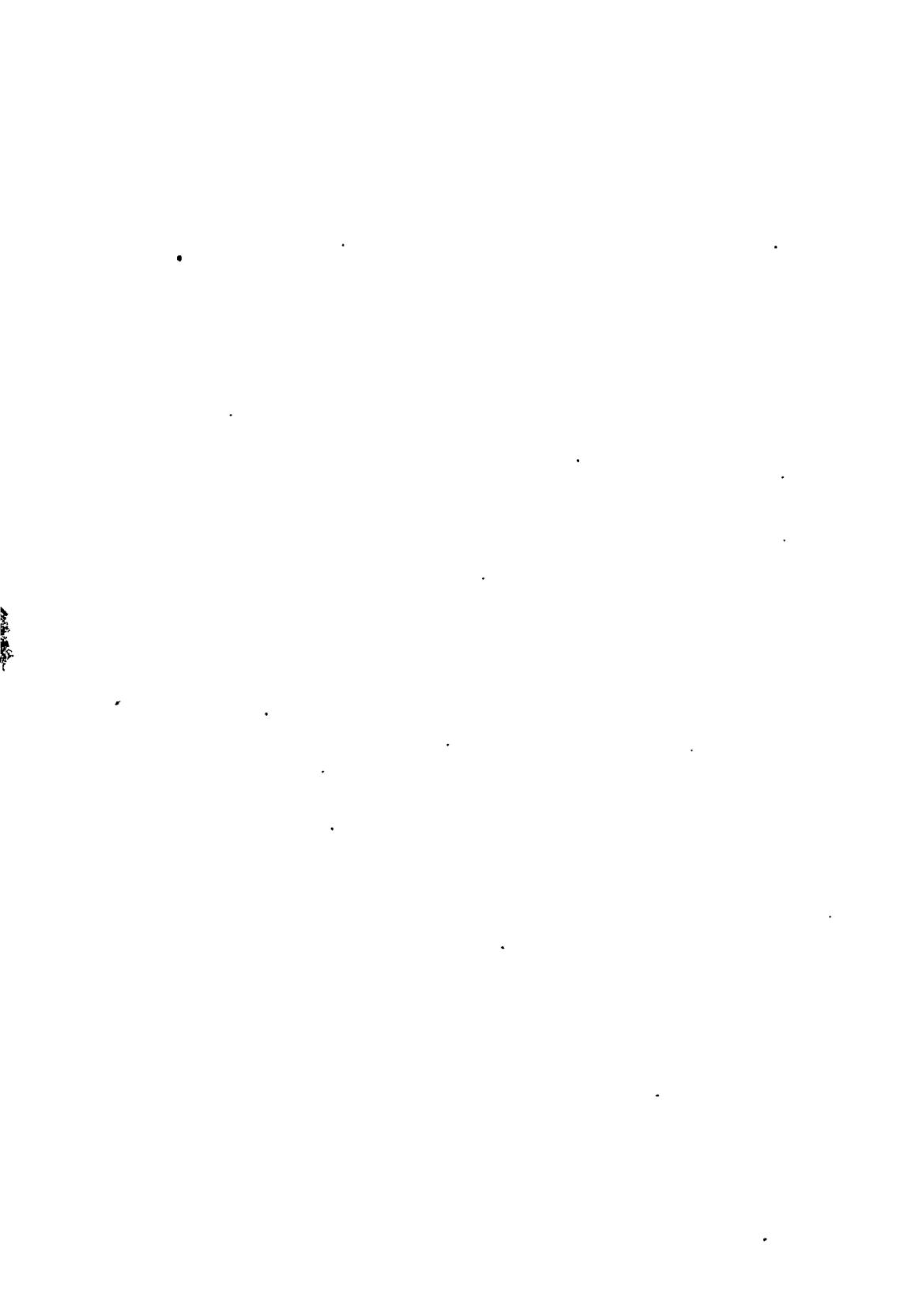
PARIS CONFERENCE

OCTOBER 1911

SUMMARY:

	PAGES
Preface	v
Resolutions of the Paris Conference	xii
Statutes of the International Maritime Committee	xv
Permanent Board of the Committee	xvii
Members of the International Maritime Committee	xix
National Associations	xxv
List of attendants at the Conference	xxx
Agenda-Paper of the Conference	xxxvii
London Commission	i
Preliminary Reports	17
Report of the Paris Conference	117
Administrative Sitting	337

(See the Index, page 341).



P R E F A C E

The two subjects on the Agenda-Paper before the Conference were those of Compensation in case of Personal Injury and of legislation with regard to Freight.

* * *

It will be remembered that the question of Personal Injury was examined for the first time at the Bremen Conference in 1909. The questionnaire which was prepared by the Permanent Bureau stated in respect of each category of parties injured — viz : passengers and third parties, the crew and the workmen in port, — the conditions of the liability of the shipowners, the persons who would have a right of action, the measure of damages. It may be observed that the systems applied in the various countries chiefly differ as to Compensation for the accidents occurring to members of the crew. The opinion, however, of the Paris Conference has been — as was also the case at Bremen — that the relations existing between shipowner and crew, should be regulated by the national laws, and that it would in no way be possible in such matters to interfere with these laws by the adoption of an international treaty. Moreover, the fact that some states are framing their laws on the pattern of those of their neighbours, and the extension of social laws providing compensation in the way of lump sums, are tending to make away with such divergences as are still in existence. In so far as these differences continue to exist, it is to be supposed

that they correspond to some necessities or requirements peculiar to each country. It seems therefore that from an international point of view, it would be possible to leave that part of the subject alone, at least for the time being. It could be taken up again, if need be, with a view to adopting some system of reciprocity, or of regulating in some other equitable way the conflict of social laws.

* * *

In the limited field described above, the matter of personal injury was considered at Bremen in relation to the circumstances under which a right of action arises, to the legal proofs necessary to support it, to the circumstances under which it may terminate, and to the measure of damages. This is what might be called the plaintiff's side of the question. But the defendant's side — i.e. the limitation of liability — was not examined. Since the London Conference, held in 1899, this point had been left aside on purpose. The reason was the very great divergence existing between the system of law of Great-Britain and that of nearly all the other States; and the importance which public opinion in England attributes to everything which relates to the protection of human life.

But, after the session of the Diplomatic Conference which took place at Brussels in 1909 and 1910, the position of things was altered, the Governments of Germany, Great-Britain, Spain, France and Italy having expressed the wish that the matter should be dealt with together with the question of Shipowners' liability in respect of material losses.

* * *

If, at first glance, the heavy pecuniary nature of personal injury claims may seem to present difficulties, a closer

study leads us to a different conclusion. An inquiry among German and British Underwriters (1) has shown that, in fact, that risk amounts to less than a penny per ton per annum and is therefore easily covered by insurance. No doubt, the effect of social legislation in favour of sailors and workmen in port has to a large extent tended to diminish the importance of the burden in question.

It appeared therefore that if, instead of permitting limitation of liability by the abandonment of the ship even in respect of claims for loss of life and personal injury, the continental legislatures could be brought to adopt a compromise in the form of a special liability in respect of such accidents, this would in no small measure promote the final solution.

For these reasons, the Permanent Bureau submitted to the National Associations and Committees the following question :

“Should the liability of Shipowners in respect of personal injuries be limited to a fixed amount, independent of the liability in respect of material damage, such amount to be calculated at £ 7 per ton gross register ?”

* * *

The question was answered unanimously : the reports of Germany (2), France (3), Belgium (4), Danemark (5), were favourable. As to the opinion of Great-Britain, there could be no doubt, seeing that the proposal was substantially in accordance with existing English law.

(1) See Louis Franck, *La Responsabilité des Armateurs et les Priviléges et Hypothèques sur navires de mer*, etc., Bruxelles, ed. Larcier, p. 62 and foll.

(2) See p. 110 ; (3) see p. 51 ; (4) see p. 67 ; (5) see p. 96.

This attitude was confirmed in Paris and the Conference unanimously passed the following resolution :

« This Conference is of opinion that an international Convention ought to be concluded on the basis of an additional liability in favour of Life and personal injury claimants.

» The Conference is of opinion that this additional liability should be assessed at £ 7 per ton on the tonnage of the ship ».

The effect of this would be that, to the limit of liability as fixed by the draft-conventions now before the Diplomatic Conference, would be added a special liability in respect of personal injuries consisting of a fund calculated at £ 7 per ton register. As a matter of course, this would be a personal liability.

* * *

The extreme importance of this resolution must be insisted upon. It proves that there is an ever increasing tendency among the British and the Continental groups to arrive at the same views on these questions.

A first step in that direction was made on September 14th, 1910 — henceforth a date in the history of maritime law — when sir William Pickford intimated to the Brussels Diplomatic Conference that the British Government was prepared to adopt the system of limiting Shipowners' liability to the value of the ship *after the accident*. This was a concession to the Continental system. But the « basis » of the Convention discussed at Brussels only related to material losses. Now, thanks to the resolution passed by the Paris Conference, a second advance towards agreement seems indicated and one may hope that, at the next Diplomatic Conference and by way of a concession to the British system, the question of unification of maritime law, in relation to limitation of shipowners' liability, will arrive at a first definite stage on the road to settlement.

A settlement of this question will at the same time be a work of humanity and justice. Human life, to which the international Convention on salvage is already to provide better protection, will find additional security in the international rules on shipowners' liability.

* * *

As regards Freight, the work of the conference was also fruitful and disposed of several essential points.

The basis for discussion was the draft-treaty prepared by the London Sub-Committee (27-28 February, 1911), (1). In the first place, the Conference has confirmed the resolution of Bremen, abolishing distance-freight. The meeting then examined, on a first reading, articles 1 to 5 and 17 of the draft-treaty, in accordance with the wishes expressed by the German Association, the object being to commence the discussion with the consideration of three matters of principle of paramount importance : 1^o the cases where freight is payable although the goods do not arrive at their destination, 2^o the obligations of the Shipowner in relation to the seaworthiness of the ship, 3^o the respective liability of the shipowner and of the time-charterer under the contract of affreightment of a vessel for a certain period of time which is nowadays so often resorted to and is known under the English name of « time-charter ».

With only a few alterations, the solutions proposed by the London Sub-Committee have been adopted with regard to the cases where freight is to be paid although the merchandise does not reach its destination. To these was added the case where animals carried on board, die in the course of the voyage.

(1) Bulletin n^r 25. See page 1 of this Report.

As to lump sum freight and prepaid freight, some ambiguities have been removed. « Lump sum freight » refers essentially to the case of hire of a ship and not to the carriage of goods ; « advanced freight » and « freight prepaid » have been treated in the same way, which is in conformity with practice.

With regard to the obligations of the shipowner in respect of the seaworthiness of the vessel, the Conference expressed the opinion that notwithstanding some objections which deserve due consideration, reference should be made to the national legislations as to the conditions of seaworthiness. This opinion is based on the technical and detailed character of rules on the subject.

Finally, as regards the interesting question of the respective liabilities of the shipowner and of the time-charterer, an ingenious solution was proposed. A distinction has been made between nautical negligence and commercial faults of the Captain, the shipowner alone being held liable for the nautical negligence of the Master and crew, but the charterer, being jointly liable with him for their commercial faults. — This is an extension of an idea which appears to become more general every day in modern maritime law. The Harter Act, and the new laws of Canada, of Australia and of New-Zealand have embodied it with regard to the relations between charterers and carriers by sea. The Courts also very often have regard to it in considering the validity of certain exonerating clauses in the bills-of-lading.

* * *

Our members will have heard with pleasure that the Conventions of September 23rd, 1910, as to Collision and Salvage have been approved by the Parliament of Great-

Britain, which has at the same time made certain changes to the national law of that country; by Germany, by Russia and by Belgium — the latter having adopted in its code, a law, on all points in harmony with the conventions —, and finally by Greece, by Mexico and by Rumania.

The other States have taken the necessary steps either to submit the draft-code to their legislative power, or to institute Commissions for the study of the two international conventions.

* * *

It would be impossible adequately to describe the splendour of the reception accorded to the International Maritime Committee in Paris : The Chamber of Commerce of Paris, which had consented to patronize our Conference, the French Association of Maritime Law, and its president Dr Paul Govare, all extended to our members the most gracious and hearty hospitality.

Notwithstanding the sad loss of the battle-ship «Liberté» the Government of France and the Municipality of Paris not only received the Members of the Conference but testified their warm sympathy with the work of international unification of maritime law.

The Committee and its members will always remember with gratitude this magnificent hospitality.

The Hon. General Secretaries,

LOUIS FRANCK,
LESLIE SCOTT.

RESOLUTIONS of the PARIS CONFERENCE

Limitation of Shipowners' Liability in respect of Loss of Life or Personal Injury

This Conference is of opinion that an international Convention ought to be concluded on the basis of an additional liability in favour of Life and personal injury Claimants.

The Conference is of opinion that this additional liability should be assessed at £ 7 per ton on the tonnage of the ship.

Draft of international Code on Affreightment

NOTE. — *As it was impossible to deal with the whole of the draft of Convention on Freight, resolutions were passed only on the most important points; the discussion of the remainder being postponed until a following session (1).*

PART FIRST

ARTICLE I

No freight is payable in respect of goods which are not delivered or put at the disposal of the Consignee at the port of destination.

(1) The numbers of the Articles are those of the Draft-treaty of the London Sub-Committee (February 1911) which served as a basis for the discussion.

ARTICLE 2

Freight however is due in the following cases :

- a) Where the delivery could not be effected owing to negligence or default of the charterers, shippers or their assigns.
- b) Where the goods have perished by reason of their condition at the time of shipment, or by reason of their nature, provided no accident was the primary cause of loss.
- c) in respect of animals dying during the voyage without any negligence of the carrier.
- d) Where illegal goods or goods of a dangerous nature have been necessarily destroyed during the voyage, provided the carrier had no notice of their nature at the time of shipment.
- e) Where goods are necessarily sold in the course of the voyage on account of their damaged condition by reason of any cause whatsoever : their nature, inherent vice or perils of the sea.
- f) Where the loss of the goods is made good in general average.

ARTICLE 3

Article 1st is not applicable in case of Lump sum freight either total or partial; consequently, such freight is due whether the goods be delivered or not at destination.

ARTICLE 4

Prepaid freight and advanced freight, provided the ship has properly sailed on the voyage, cannot be recovered back although the goods are wholly or partially lost during the voyage.

SECOND PART

Contract of Affreightment

ARTICLE 5

The shipowner is personally liable to deliver the vessel in a seaworthy condition, i. e. fit in every respect to perform safely the intended voyage under ordinary circumstances.

The conditions of seaworthiness are determined by the national laws and regulations.

FOURTH PART

Bills-of-lading and Charter-Party

ARTICLE 17

In all cases of affreightment, whether the ship is run under time-charter by a temporary owner, by a Charterer having hired the ship for the purpose of subchartering the same, or employing her for general cargo or otherwise, the owner alone is, as regards the cargo-owner, shipper, consignee or any other person interested in the cargo, liable for nautical negligence of the Master or the Crew.

The shipowner and the charterer remain jointly and severally liable for commercial negligence of the Master or the crew.

International Maritime Committee

STATUTES

ART. 1. The International Maritime Committee propose :

- a) To further by conferences, publications and divers works, the unification of maritime law ;
- b) to encourage the creation of national associations for the unification of maritime law ;
- c) to maintain, between these associations, regular communication and united action.

ART. 2. The International Maritime Committee is composed of titulary members and of delegates of the National Associations.

The founding members are, by right, titulary members.

Their number is limited to ten for each country.

The number of delegates of national associations is limited to six for each country.

To complete the number of titulary members, as when a vacancy occurs, an election may be held at the first meeting following the constitution of the committee or the vacancy.

The election shall be decided by secret ballot of the titulary members, the candidate obtaining the absolute majority being successful.

ART. 3. Each conference shall choose its own officers and take the necessary steps for the execution of its resolutions and the preparation of subsequent reunions.

The following article however shall provide for such cases where no such decisions have been taken.

ART. 4. In the interval between the conferences, the administration of the Committee shall be entrusted to a permanent board.

The permanent board shall be appointed for three years and shall consist of : —

1º A président, vice-president and secretary or secretaries, who shall provide for the maintenance of regular communication between the national Associations, the management of the Committee and the execution of its decisions.

2º Of members, in the proportion of one for each country represented in the Committee, chosen from among either the titulary members or the delegates of the national associations.

The board thus formed shall, should it be necessary, draw up the programme of the International Conferences.

The members of the permanent board are appointed by the International Maritime Committee. The elections are by secret ballot, the candidate obtaining the absolute majority being successful.

ART. 5. — The titulary members of the International Maritime Committee pay an annual subscription of one guinea.

ART. 6. — The national associations shall be invited to contribute to the expenses of the Committee.

ART. 7. — The length of time during which a titulary member may sit is indefinite and can be terminated either by resignation or by deliberation of the Committee.

ART. 8. — The present statutes may always be modified, at the proposal of the board and after such proposal having been placed upon the order of the day of the reunion.

ART. 9. — The International Maritime Committee shall meet, unless unforeseen circumstances prevent, at least once a year. It shall determine directly or by delegation the time and place of such conference. An extraordinary meeting may be called by the permanent board or at the request of fifteen members in which case the meeting shall be held in the country where the headquarters of the permanent board are established.

No vote shall be considered valid if not more than half of the countries affiliated to the Committee are present and if the vote does not give an absolute majority of the countries present, the members voting by nations.

ART. 10. — Every three years the committee shall designate the headquarters of the permanent board.

**Permanent Board
of the International Maritime Committee**

FOR 1911-1914

President : M. A. BEERNAERT, Minister of State, formerly Minister of Finances, former President of the Chamber of Deputies, Member of the Academie Royale of Belgium, and of the « Institut de France », President of the Belgian Association of Maritime Law, etc. Brussels.

Vice-President : M. CHARLES LE JEUNE, Average-Adjuster, Vice-Chairman of the Association belge pour l'Unification du Droit Maritime », Antwerp.

Gen Secretary : M. LOUIS FRANCK, Advocate and Deputy, Anwerp.
M. LESLIE SCOTT, K. C., M. P., London.

Members : MM. F. C. AUTRAN, Advocate, Director of the « Revue Internationale de Droit Maritime », formerly President of the « Association Française du Droit Maritime » of France, Marseille. (France).

COLOMAN DE FEST, Counsellor at the Ministry, Vice-President of the Royal Maritime Governement, Managing director of the Hungarian Association of Maritime Law, Fiume (Hungary).

E. DE GUNTHER, Minister of Sweden at Copenhagen.

A. HINDENBURG, Advocate at the Supreme Court formerly Chairman of the Danish Association of Maritime Law, Copenhagen. (Danmark).

- Members :* MM. Dr. A. MARGHERI, Advocate, Professor at the University, President of the Italian Association of Maritime Law, Naples. (Italy).
- Dr. G. MARTINOLICH, Advocate, Secretary of the Austrian Association of Maritime Law, Trieste (Austria).
- K. UCHIDA, Director of the Department of Communications, formerly Secretary of the Japanese Association of Maritime Law, Tokio (Japan).
- Dr. OSCAR PLATOU, Professor of Maritime Law, President of the Norwegian Association of International Maritime Law, Christiania. (Norway).
- HARRINGTON PUTNAM, Judge at the Supreme Court of the State of New-York (United States).
- E. N. RAHUSEN, Senator and Advocate, Vice-Chairman of the Committee of Maritime Law of the Netherlands, Amsterdam. (Netherlands).
- Dr. ALFRED SIEVEKING, Avocate, Secretary of the German Association of Maritime Law, (Hamburg).
- Secretary :* M. FRÉDÉRIC SOHR, Doctor jur., Antwerp.
-

List of Members of the International Maritime Committee

- MM. Lord ALVERSTONE, Lord Chief Justice of England, President of the British Maritime Committee, London.
- R. B. D. ACLAND, K. C., London.
- EARL APPONYI, actual Councillor of His Imp. & Roy. Majesty Apost., Deputy, Buda-Pest.
- Baron ARICHI, Vice-Amiral, Tokio.
- Prof. ASCOLI, of the University of Venice.
- T. M. C. ASSER, Minister of State, formerly Professor at the University of Amsterdam, member of the Council of State of the Netherlands, The Hague.
- F. C. Autran, Advocate, Director of the « Revue Internationale de Droit Maritime », Vice-President of the French Association of Maritime Law, Marseille.
- BALLIN, General Manager of the Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.
- A. TYPALDO BASSIA, Advocate, President of the House of Representatives, Vice-president of the Hellenic Association of Maritime Law, Athens.
- Charles BAUSS, Advocate, Antwerp.
- A. BEERNAERT, Minister of State, formerly Minister of Finances, former President of the House of Representatives, Member of the Royal Academy of Belgium and of the Institut de France, President of the International Maritime Committee, President of the Belgian Association of Maritime Law, Brussels.
- D^r BEHN, Advocate, Hamburg.
- Prof. ENRICO BENSA, Advocate, Genoa.
- DE BERENCREUTZ, former Consul general of Sweden at Antwerp.

- MM. Francesco BERLINGIERI, Advocate, Professor at the University of Genoa.
- Paul BOSELLI, formerly Minister, M. P., Rome.
- Hon. Edward G. BRADFORD, Judge for the District of Delaware, Wilmington (U. S. A.).
- President Dr BRANDIS, President of the German Association of Maritime Law. Hamburgh.
- Addisson BROWN, Judge at the District Court of the U. S., New-York.
- Frederick M. BROWN, Counsellor-at-law, New-York.
- G. CERRUTI, President of the Italian « *Veritas* » and Under-writer, Genoa.
- Dr CHRISTOPHERSEN, Minister for Foreign Affairs, Christiania.
- Edouard CLUNET, Advocate at the Court of Appeal, Paris.
- Victor CONCAS, formerly Minister of the Marine, Senator, Madrid.
- Dr Antonio AMARO CONDE, Advocate, Lisbon.
- Callisto COSULICH, Imperial Councillor, Shipowner, Vienna.
- JUAN CARLOS CRUZ, Professor at the University, Buenos-Aires.
- Dr DÉSIRÉ DE DARDAVY DE BARANYA-BAAN, Councillor at the Ministry, Buda-Pest.
- JACINTHO CANDIDO DA SILVA, Formerly Minister, President of the Naval League, Vice-president of the Portuguese Association of Maritime Law, Lisbon.
- FRANCISCO ANTONIO DA VEIGA BEIRÃO, Councillor of State, formerly Minister, President of the Portuguese Association of Maritime Law, Lisbon.
- Léon DENISSE, Substitut du Procureur de la République, Châteaubriant (France).
- E. DE GUNTHER, Ambassador of Sweden, Copenhague.
- A. DE OLIVEIRA SOARES, Chancellor of the Legation of Portugal, Brussels.
- Dr JOÃO DE PAIVA, Formerly Deputy, President of the Commercial-Court, Lisbon.

- MM. C. A. DE REUTERSKIOLD, Professor of the University of Upsal (Sweden).
- Comm. Ed. DE RICCHETTI, Underwriter, Trieste.
- Frederic DODGE, Advocate, Boston,
- Arthur DUNCKER, President of the Maritime Underwriters Committee, Hamburg.
- Coloman DE FEST, Councillor of the ministry, former Vice-President of the Royal Maritime Government, Director of the Hungarian Association of Maritime Law, Fiume.
- Director ECKER, director of the Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.
- C. EDZARD, Advocate, Bremen.
- EMBIRICOS, Minister of the Marine, Athens.
- Engelhardt EGER, Shipowner, Christiania.
- K. W. ELMSLIE, Average Adjuster, London.
- Louis FRANCK, Advocate, deputy, General Secretary of the International Maritime Committee and of the Belgian Association for Unification of Maritime Law, Antwerp.
- Henri FROMAGEOT, Advocate at the Court of Appeal, Paris.
- Domenico GAMBETTA, President of the Committee of Maritime Underwriters, Genoa.
- Sir John GLOVER, Shipowner, Formerly President of the Chamber of Shipping of the United-Kingdom, President of Lloyds Committee, London.
- Lord JUSTICE GORELL BARNES of Hampton, Lord Justice of Appeal, London.
- Paul GOVARE, Advocate at the Appeal Court of Paris, President of the French Association of Maritime Law, Paris.
- William Gow, Underwriter, Liverpool.
- Dr GÜTSCHOW, Formerly Secretary of the Chamber of Commerce, Hamburg.
- Director HEINEKEN, President of the Board of Managers of the North German Lloyd, Bremen.
- L. HELDRING, Director of the « Koninklijke Nederland-sche Stoombootmaatschappij », Amsterdam.

- MM. Sir John GRAY HILL, Formerly President of the Law Society, Liverpool.
- A. HINDENBURG, Advocate at the Supreme Court, formerly President of the Danish Association of Maritime Law, Copenhagen.
- Axel JOHNSON, Shipowner, Stockholm.
- Sir William R. KENNEDY, Lord Justice of Appeal, London.
- Rempei KONDO, President of the Navigation Company Nippon Yusen Kaïsha, Tokio.
- Masayoshi KOTO, Vice-President of the Navigation Company Nippon Yusen Kaïsha, Tokio.
- André LEBON, President of the Messageries Maritimes, President of the Central Committee of French Ship-owners, Paris.
- Charles LE JEUNE, Average Adjuster, Vice-President of the International Maritime Committee, of the Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime, of the International Law Association, Antwerp.
- Dr SIGISMUND LEWIES, Advocate, St. Petersburg.
- B. C. J. LODER, Judge at the Court of Cassation, The Hague.
- Ch. LYON-CAEN, Professor at the « Faculté de Droit de Paris », Member of the Institut de France, Paris.
- O. MARAIS, Former Bâtonnier de l'Ordre des Avocats at the Court of Appeal of Rouen.
- A. MARGHERI, Advocate, Professor at the University, President of the Italian Association of Maritime Law, Naples.
- President MARTIN of the High Hanseatic Court, Hamburg.
- Dr MARTINOLICH, Advocate, Secretary of the Austrian Association of Maritime Law, Trieste.
- N. MATSUNAMI, Professor at the University, Tokio.
- Thos. R. MILLER, Manager of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association, London.
- MILLERAND, Minister of War, Paris.
- Duke MIRELLI, Judge at the Court of Cassation Rome.

- MM. J. STANLEY MITCALFE, Secretary to the North of England Steamship-Owners Association, Newcastle-on-Tyne.
- Alfred MUSNIER, Director of the Messageries Maritimes, Paris.
- Dr François DE NAGY, Professor at the University, Royal Councillor of the Court, Deputy, Buda-Pest.
- Colonel J. OVTCHINIKOFF, of the Russian Imperial Navy, St-Petersburg.
- Douglas OWEN, Formerly President of the Association of Average Adjusters of Great Britain, formerly Secretary of the Alliance Marine Insurance Co, London.
- A. PEREIRA DE MATROS, Formerly Deputy, founder of the Naval League, secretary of the Portuguese Committee of Maritime Law, Lisbon.
- Edm. PICARD, Advocate at the Court of Cassation, formerly Senator, Professor at the « Institut des Hautes-Études », Brussels.
- Sir William PICKFORD, Judge at the High Court, London.
- The Hon. Sir Walter PHILLIMORE, D. C. L. Judge of the High Court of Justice, London.
- Dr Oscar PLATOU, Professor at the University, President of the Norwegian Association of Maritime Law, Christiania.
- A. PLATE, Shipowner, President of the Chamber of Commerce, Rotterdam.
- Ant. POULSSON, Underwriter, Christiania.
- Honorio PUEYRREDON, professor at the University Buenos-Aires.
- Harrington PUTNAM, Judge at the Supreme Court of State of New-York (U.-S.).
- E. N. RAHUSEN, Advocate, Senator, Amsterdam.
- Dr Aug. SCHENKER, Shipowner, Vienna.
- Leslie F. SCOTT, K. C., Barrister-at-Law, member of Parliament, London.
- Leone Ad. SENIGALLIA, Advocate, Director of the Italian Review of Maritime Law, Naples.
- Dr Alfred SIEVEKING, Advocate, General Secretary of the German Association of Maritime Law, Hamburg.

- MM. Germain SPÉE, Advocate, former Chief-Registrar of the
Tribunal of Commerce, Antwerp.
- Georges STREIT, Professor at the University Athens, pre-
sident of the Hellenic Association of Maritime Law,
Athens.
- C. STUBBS, L. L. D., Advocate, London.
- Baron DE TAUBE, Councillor at the Ministry of Foreign
Affairs, St-Petersburg.
- Dr Gustav STRUCKMANN, Geh. Oberregierungsrath, Berlin.
- Otto THORESEN, Shipowner, Christiania.
- R. ULRICH, General Secretary of the « Internationaler
Transportversicherungs Verband » and of the « Germani-
schei Lloyd », Berlin.
- KAKICHI UCHIDA, Director of the Mercantile Marine of
the Ministry of Communications, President of the
Admiralty Court of Mercantile Marine, Tokio.
- René VERNEAUX, Chef du Contentieux à la Compagnie des
Messageries Maritimes, general Secretary of the French
Association of Maritime Law, Paris.
- Dr Antonio Vio, Advocate, Fiume.
- Estanislao S. ZEBALLOS, Advocate, Formerly Minister of
Foreign Affairs, Buenos-Aires.

National Associations

ARGENTINE REPUBLIC

Argentine Association of Maritime Law.

President : M. Estanislas S. ZEBALLOS, former Minister of Foreign Affairs, Buenos-Aires.

Vice-président : M. Pedro CHRISTOPHERSEN, president of the Centre national de navigation transatlantique, Buenos-Aires.

Secretary : M. Mario BELGRANO, Buenos-Aires.

Treasurer : M. Pedro MICHAONOVICH, Shipowner, Buenos-Aires.

AUSTRIA

Austrian Association of Maritime Law

President : Dr AUGUSTO JACOPICH, President of the Court of Appeal, Trieste.

Secretaries : Dr G. MARTINOLICH, Advocate, Trieste.
Dr E. RICHETTI, Advocate, Trieste.

BELGIUM

Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime,

President : M. A. BEERNAERT, Minister of State, Brussels.

Vice-President : M. CHARLES LE JEUNE, Underwriter & Average Adjuster, Antwerp.

General Secretary : LOUIS FRANCK, M. P., Advocate, Antwerp.

DANMARK

Danish Association of Maritime Law.

President : M. J. H. KOCH, President of the Maritime and Commercial Court, Copenhagen.

Councillors : M. JOHAN HANSEN, General Consul, Shipowner, formerly Minister of Commerce, Copenague.

M. OTTO LIEBE, Advocate at the Supreme Court, Copenhagen.

M. V. MIDDLEBOE, Average Adjuster, Copenague.

M. O. B. MUUS, Minister of Commerce and of Navigation, Copenhagen.

FRANCE

Association Française de Droit Maritime.

President : M. PAUL GOVARE, advocate, Paris.

General Secretary : RENÉ VERNEAUX, chef du Contentieux à la Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.

GERMANY

Deutscher Verein für Internationales Seerecht.

President : Dr BRANDIS, President of the Senate of the Higher Court, Hamburg.

General Secretary : Dr ALF. SIEVEKING, advocate, Hamburg.

GREAT-BRITAIN

The British Maritime Committee.

President : The Rt Hon. Lord ALVERSTONE, G. C. M. G., P. C., Lord Chief Justice of England.

Vice-Presidents : The Rt Hon. Lord GORELL BARNES, P. C.

The Hon. Sir WALTER G. F. PHILLIMORE, Bart.

The Hon. Sir WILLIAM PICKFORD.

Executive Committee.

President : The Rt Hon. Sir WILLIAM R. KENNEDY, Lord Justice of Appeal.

General Secrétaries : HARRY RISH MILLER, London.

LESLIE SCOTT, K. C., M. P., London.

GREECE

Maritime Association in Greece.

President : M. GEORGES LAZARIMOS, Athens.

Vice-President : M. A. TYPALDO-BASSIA, Member of the Arbitration Court of The Hague, former President of Parliament, deputy, advocate at the Supreme Court, Athens.

General Secretary : GEORGES DIOBOUNIOTIS, advocate, aggregate professor, Athens.

HUNGARY

Hungarian Association of International Maritime Law.

President : Earl ALBERT APPONYI, Actual private Councillor of His Imp. & Roy. Apost. Majesty, Deputy, Budapest.

Manager : N. COLOMAN DE FEST, Concillor at the Ministry, formerly Vice-President of the royal maritime Gouvernement, Fiume.

Secretaries : Baron FRÉDERIC DE WIMMERSPERG, Secretary at the Ministry of Commerce of Hungary, Buda-Pesth.

MARIUS SMOQUINA, Vice-Secretary of the Ministry delegated at the political Gouveninent, Fiume.

ITALY

Italian Association of Maritime Law.

President : A. MARGHIERI, Professor at the University of Naples, Naples.

JAPAN

Japanese Association of Maritime Law.

Secretaries : JUKAWA, director of the Mercantile Marine at the Ministry of Communications of Japon, Tokio.
N. MATSUNAMI, Professor at the University, Tokio.

NETHERLANDS

Association of Maritime Law of the Netherlands

President : Mr. B. C. J. LODER, Judge at the Court of Cassation, The Hague.
Vice-President : Mr. E. N. RAHUSEN, Member of the Senate, Amsterdam.
Secretary : Mr. C. D. ASSER Jr, Advocate, Amsterdam.
Asst-Secretary : Mr. J. F. TH. VAN VALKENBURG, Advocate, Amsterdam.

NORWAY

Norwegian Association of Maritime Law.

President : M. DR OSCAR PLATOU, Professor at the University, Christiania.

PORTUGAL

Portuguese Committee for the Unification of Maritime Law.

President : Mr. Councillor of State FRANCISCO ANTONIO DA VEIGA BEIRAO, former minister and pair, Lisbon.
Vice-President : Mr. Counsellor JACINTHO CANDIDO DA SILVA, former minister and pair, Lisbon.
Secretary : M. A. PEREIRA DE MATTOS, lieutenant of the Marine, former deputy, Lisbon.

RUSSIA

Russian Association of Maritime Law.

President : Private counsellor G. STEBLINE-KAMENSKI, legal adviser of the Ministry of Marine, St-Petersburgh.

Vice-President : M. BENISLAVSKI, Manager of the East-Asiatic Navigation Cy.

Secretary : M. Councillor of Court M. LINDEN, director at the Department of mercantile Marine, St-Petersburgh.

SWEDEN

Swedish Association for International Maritime Law.

President : M. August WALL, Councillor of State, Member of the Administrative Supreme Court, Stockholm.

Secretary : M. Eliel LÖFGREN, Advocate, Stockholm.

UNITED-STATES

Maritime Law Association of the United States.

President : Hon. ADDISON BROWN, Judge at the U. S. Court of Justice, New-York.

Secretary : EDWARD G. BENEDICT, Advocate, New-York.

PARIS CONFERENCE

List of Members of the Conference

FRANCE

- MM. L. ADAM, Advocate at the Court of Appeal, Savigny s/Orge (S. & O.).
- HENRI AUBRUN, Advocate at the Court of Appeal, Paris.
- BABEAU, President of the Société Générale de Transports maritimes à vapeur, Grane, (Drôme).
- MARCEL BERAUD-VILLARS, Director of the Maritime Insurance Company « La Minerve », Paris.
- BORJA DE MOZOTA, Director of the Bureau Véritas, Paris.
- L. BOUCHON, Advocate of the Court of Appeal, Paris.
- BRICARD, Attorney-at-law at the Court of Commerce of the Seine, Paris.
- E. DE LA BROSSE, Delegate of the Chamber of Commerce of Nancy, Nancy.
- CYRILLE BULTHEEL, Advocate, Dunkirk.
- W. CARR, Shipbroker, former Judge at the Tribunal of Commerce, Marseille.
- EDOUARD CLUNET, Advocate at the Court of Appeal, Paris.
- HENRI CUENOT, Sworn marine Insurance broker, Paris.
- MAURICE DUCHATEAU, Shipbroker, Dunkirk.
- HENRI ESTIER, Managing director of the « l'Est Asiatique Français », Paris.
- P. CYPRIEN FABRE, Delegate of the Chamber of Commerce of Marseille, Manager of the Compagnie Française de Navigation à vapeur, Marseille.
- ARMAND FELDMANN, Advocate at the Court of Appeal, Paris.
- EUGÈNE FIMBEL, Sworn marine insurance broker, Bordeaux.

- MM. E. FRANC DE FERRIERE, Maritime surveyor at the Tribunal of Commerce, Paris.
- HENRI FROMAGEOT, Advocate at the Court of Appeal, Paris.
- ROBERT FROMAGEOT, Manager of the Maritime Insurance Companies « La Centrale et l'Océan », Paris.
- GALIBOURG, Advocate, St. Nazaire.
- ANDRÉ GAUTIER, Advocate, Marseille.
- HUBERT GIRAUD, Delegate of the Chamber of Commerce Marseille.
- HENRI GOUDCHAUD, Shipowner, Paris.
- PAUL GOVARE, Advocate at the Court of Appeal, Paris.
- H. DE GRANDMAISON, Advocate, Le Havre.
- J. HENRY, Average-adjuster, Paris.
- HERBART, Former president of the Chamber of Commerce, Dunkirk.
- PAUL HOUET, Capt. of the French Navy, Technical Secretary of the Comité des Armateurs de France, Paris.
- P. HUNZIKER, Paris.
- E. LECOUTURIER, Advocate at the Court Appeal, Paris.
- CH. EUGÈNE LEFEBVRE, Advocate at the Court Appeal, Alger.
- HENRI LUREAU, Average-adjuster, Dr jur., Bordeaux.
- CHARLES LYON-CAEN, Member of the « Institut de France », Paris.
- GEORGES MARAIS, Advocate at the Court Appeal, Paris.
- OCTAVE MARAIS, Advocate at the Court Appeal, Rouen.
- BENJAMIN MOREL, Shipbroker, Judge at the Tribunal of Commerce, Dunkirk.
- ALFRED MUSNIER, Director of the Messageries Maritimes navigation Cy, Paris.
- EDMOND ROSE, Secretary of the Comité des Assureurs Maritimes, Le Havre.
- PAUL DE ROUSIERS, General Secretary of the Comité Central des Armateurs de France, Paris.
- FRANCIS SAUVAGE, Advocate at the Court Appeal, Paris.
- MAURICE TACONET, Syndic of the Shipbrokers Association, Member of the Chamber of Commerce, Le Havre.

MM. HENRI TERQUEM, Advocate, Dunkirk.

LAURENT TOUTAIN, Delegate of the Chamber of Commerce, sworn maritime Insurance broker, Le Havre.

EMILE TRYSTRAM, Advocate, attorney at-law at the Tribunal de Commerce de la Seine, Paris.

PAUL DE VALROGER, Advocate of the Council of State of the Supreme Court, Paris.

RENÉ VERNEAUX, Chef du Contentieux de la Comp. des Messageries Maritimes, Paris.

VIDAL-NAQUET, Attorney, Marseille.

AUSTRIA

MM. Dr GIOVANNI MARTINOLICH, Advocate, Secretary of the Austrian Association of Maritime Law, Trieste.

Chev. ALBERT FRANKFURTER, aulic Councillor, General manager of the Austrian Lloyd Steam Navig. Cy, Trieste.

M. STEPHEN WORMS, Doctor jur., Secretary at the Ministry of Commerce, Vienna.

FRANCESCO BASILIO, Average-adjuster, Secretary of the Underwriters Maritime Committee, Trieste.

BELGIUM

MM. BEERNAERT, Minister of State, President of the International Maritime Committee, Brussels.

CH. LE JEUNE, Underwriter and Average-adjuster, Vice-President of the International Maritime Committee, Antwerp.

LOUIS FRANCK, M. P., Advocate, General Secretary of the International Maritime Committee, Antwerp.

ALPH. AERTS, (firme : John P. Best & Co), Antwerp.

JULES WILLEMS, Shipowner, former Secretary of the Chamber of Commerce, Antwerp.

JACQ. LÂNGLOIS, Average-adjuster, Antwerp.

CONSTANT SMEESTERS, Advocate, Antwerp.

LEON VAN PEBORGH, Average-adjuster, Antwerp.

LEON HENNEBICQ, Advocate at the Court of Appeal,
Brussels.

LOUIS DE SADELEER, Advocate and M. P., delegate of
the Ministry of Justice, Brussels.

CAPELLE, Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiary,
Delegate of the Ministry of Foreign Affairs,
Brussels.

J. DERUELLE, Secretary of the Brussels Conference,
Brussels.

FRÉDÉRIC SOHR, doctor jur., Secretary of the International
Maritime Committee, Antwerp.

JEAN HOSTIE, Advocate, Antwerp.

DANMARK

MM. J. H. KOCH, President of the Maritime and Commercial
Court, Copenhagen.

JOHAN HANSEN, General Consul, Shipowner, former Minister
of Commerce and Navigation, Copenague.

VIGGO MIDDELBOE, Average-adjuster, Copenague.

CHRISTIAN HVIDT, Manager of the Maritime Underwriters
Company « De private Assurandeurer », Copenague.

GERMANY

MM. OTTO BRANDIS, President of the Senate of the Hanseatic
Court, President of the German Association of Maritime
Law, Hamburg.

Dr ALFRED SIEVEKING, Advocate, General Secretary of the
German Association of Maritime Law, Hamburg.

RUDOLF ULRICH, Director of the Germanischer Lloyd,
Berlin.

C. EDZARD, Advocate, Bremen.

Dr JOH. BEHN, Advocate, Hamburg.

Dr ECKER, Director of the Hamburg-Amerika Linie,
Hamburg.

Dr A. SCHULTZE-SMIDT, Advocate, Bremen.

MM. WALTER ROBINOW, Hamburg.
RUDOLF LAZARUS, Hamburg.
Dr jur. von PUSTAU, Advocate, Bremen.

GREAT-BRITAIN

MM. DOUGLAS OWEN, former president of the Association of Average-adjusters of Great-Britain.
ARTHUR SERENA, Delegate of the Chamber of Commerce and of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association, London.
J. E. R. STEPHENS, Barrister-at-law, London.

GREECE

MM. A. TYPALDO-BASSIA, President ad. int. of Parliament, Membre of the International Permanent Commission of Arbitration, Vice-Président of Grecian Association of Maritime law, Athens.
GEORGES DIOBOUNIOTIS, Advocate, Professeur at the University, Athens.

HUNGARY

MM. COLOMAN DE FEST, Counciller of the Ministry, Manager of the Hungarian Association of Maritime law, Fiume.
Dr ANTONIO VIO, SR., Advocate, Fiume.
Dr FRANÇOIS VIO, Podestat of Fiume, Fiume.
Dr DÉSIRÉ DE DÁRDAY DE BARANYA-BAÁN, Concillor at the ministry, Secretary of the Hungarian Association, Buda-Pest.
HUGO EIDLITZ DE FELSÖSAG, Manager of the « Adria » Navigation Company, Fiume.
Dr JOSEPH KOVACS, Manager of the Royal Hungarian Maritime Navigation Cy « Adria », Buda-Pest.
EDMOND KEMÉNY, general Secretary of the « Adria », Navigation Cy, Fiume.

- MM. A. OSCAR DE SOLYMASSY, Manager of the Maritime Department of the « Atlantica » Company, formerly General Inspector for Railways and Navigation, Buda-Pest.
Dr HENRI DE SACHS, Advocate, Fiume.
Dr GEORG ROSENKART, Secretary of the Maritime Government, Fiume.
EUGEN DE POLNAY, Manager of the Maritime Navigation « Atlantica », Fiume.

ITALY

- MM. Prof. Dr FRANCESCO BERLINGIERI, Advocate, Professor at the University, Genoa.
Prof. CARLO BETOCCHI, Advocate at the Court Appeal, Naples.
FILIPPO GOTTHEIL, Doct. jur., Solicitor at the Court of Appeal, Naples.

JAPAN

- M. M. ADATCI, Concillor of the Japanese Embassy, Ambassador ad interim, Paris.

NETHERLANDS

- MM. B. C. J. LODER, Judge at the Court of Cassation, The Hague.
C. D. ASSER, Advocate, General Secretary of the Maritime Law Association, Amsterdam.
JAN TER MEULEN Jr, General Manager of the « Nederlandsche Lloyd », Amsterdam.

NORWAY

- MM. ANTON POULSSON, Managing-director of Skibsassuranceforeningen, Christiania.
OTTO THORESEN, Shipowner, Christiania.

PORtUGAL

M. ANTONIO AMARO CONDE, Advocate, Lisbon.

SWEDEN

MM. ELIEL LÖFGREN, Advocate, Secretary of the Swedish
Association Maritime Law, Senator, Stockholm.

CONRAD PINEUS, Average-Adjuster, Gothenburgh.

UNITED-STATES

M. FREDERICK M. BROWN, Advocate, delegate of the Maritime
Law Association of the United-States, New-York.

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

Paris Conference

Honor. Presidents : the French Minister of Foreign Affairs, the Minister of Marine and the Minister of Commerce.

A G E N D A - P A P E R

MONDAY, 9th OCTOBER

at 10 a. m. Opening sitting under the presidency of the Minister of Foreign Affairs of France.

Report on the labours of the International Maritime Committee since the Bremen Conference and on the work of the Brussels Diplomatic Conference.

Opening of the discussion on Limitation of Shipowners' Liability in relation to Loss of Life and personal injury.

TUESDAY, 10th OCTOBER

at 10 a. m. Limitation of Shipowners' Liability in relation to Loss of Life and personal injury. Discussion continued.

at 2.30 p. m. Closing of the discussion. Vote of resolutions.

WEDNESDAY, 11th OCTOBER

at 10 a. m. Report of the London Sub-Committee on Conflict of laws as to Freight.

Draft of an international Code on Affreightment, prepared by the London Sub-Committee. Discussion.

at 2.30 p. m. Discussion continued.

THURSDAY, 12th OCTOBER

at 10 a. m. Conflict of laws as to Freight. Draft of international Code on Freight prepared by the London Sub-Committee. Discussion continued.

at 2.30 p. m. Discussion continued.

FRIDAY, 13th OCTOBER

at 10 a. m. Discussion continued.

Closing of the Conference. Final Resolutions.

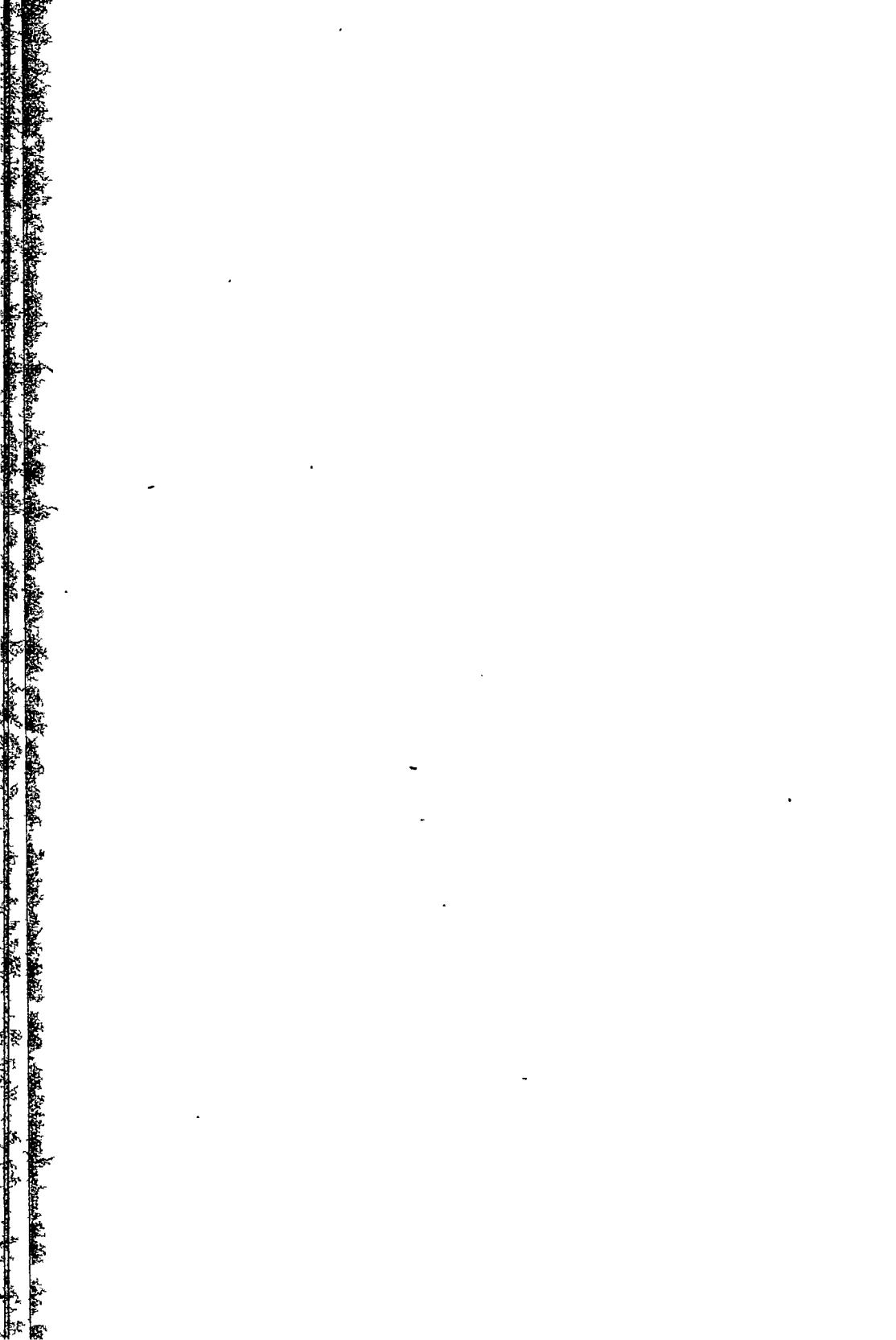
(Eventually, there shall be an evening sitting).

Administrative sitting for the Permanent members of the International Maritime Committee.

LONDON COMMISSION

FEBRUARY 1911

R E P O R T S



INTRODUCTION

The Commission appointed in order to deal with the question as to Freight has met in London on the 27th and 28th of February 1911 (1).

Lord Justice KENNEDY has been unable to attend the deliberations, but has handed to the Commission a draft of resolutions which is reprinted and annexed to the present report and of which the Commission has largely taken advantage.

Late President Sieveking and Mr. Alfred Sieveking had prepared a study and a draft which have been basis of the deliberations. The draft has not been reprinted as its essential lines correspond with the draft of the Commission.

The Commission, after thorough investigation, was of opinion that, without attempting to regulate internationally the whole matter of affreightment, it would be impossible to give a satisfactory solution to the Conflicts of Law as to freight without dealing at the same time with several other questions which are either controversial or differently settled by the existing laws.

As soon as this necessity became obvious it has seemed that an attempt could at least be made in order to rule internationally, besides the matters concerning directly

(1) The members of the Commission were : MMrs. Lord Justice Kennedy; R. B. D. Acland; Prof. Francesco Berlingieri; Louis Franck; Paul Govare; Harry Rish Miller; Dr. Alfred Sieveking.

freight, a certain number of objects of great practical interest, as for instance the formalities concerning demurrage, and the Through Bills of Lading.

According to this the annexed Draft has been prepared. But considering that the Associations and National Committees have not had yet an opportunity to deliberate upon the matter, the special Commission offers this draft as a mere basis of discussion.

DRAFT

Preamble

This law is applicable to the carriage of goods by Sea going vessels and, unless otherwise hereinafter provided, is applicable only in so far as no stipulations to the contrary have been made by Contract.

Unless the context otherwise requires or save and except as it is hereinafter expressly provided the expression « freight » means the reward of the shipowner or carrier by Sea for the carriage of and delivery at an agreed destination of the property of another shipped on board a vessel for the purpose of such carriage, or for the hire of a vessel.

FIRST PART

1. — Except as hereinafter mentioned no freight is due for goods which do not arrive at the port of destination.

2. — Freight however is due in the following cases :

a) Where the carrier has been prevented from carrying the goods to their destination by the act neglect or default of the Shipper, his principals or his agents authorised to act on his behalf.

b) Where the goods have perished by reason of their defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature provided no accident was the primary cause of loss.

c) Where illegal goods or goods of a dangerous nature have been shipped without notice to the Shipowner of

their nature and have been necessarily destroyed during the voyage in order to save either the ship or other cargo on board.

d) Where goods do not arrive at the port of destination but the cargo-owner is entitled to claim from the carrier their market-value at the port of destination.

e) Where goods are necessarily sold in the course of the voyage on account of their damaged condition, whether the same arises from their nature or inherent vice or from a peril of the sea provided the goods were then in a condition to have reached the port of destination in specie.

3. — Lump sum freight is due whether the goods shipped are or are not delivered at the port of destination.

4. — Prepaid freight provided that the ship has sailed on the voyage cannot be recovered back although the goods are wholly or partially lost during the voyage.

SECOND PART

Contract of Affreightment

5. — The shipowner is bound to exercise due care and diligence to put the vessel in a seaworthy condition at the time of the delivery of the vessel to the charterer or at the beginning of the voyage. Seaworthiness means a condition of the vessel such as to enable her to perform safely the intended voyage in ordinary circumstances. It includes providing the vessel with a sufficient crew (Master included) with sufficient provisions and (in the case of mechanically propelled vessels) sufficient fuel and with sufficient means for the safe carriage of the goods in ordinary circumstances as well as the means for the proper dunnage and stowage of the cargo.

6. --- The shipowner is not allowed to carry the goods by another than the chartered vessel except in cases of distress which occur after the commencement of the voyage.

7. — The shipowner is bound to accept other goods tendered to him by the Charterer for shipment to the same port instead of those originally agreed to, provided that this does not impair the rights or augment the liabilities of the Shipowner. This rule does not apply when the goods have been specially named in the contract and not merely generally described by their class or sort.

8. — Before the voyage has commenced the Charterer is allowed to withdraw from the Contract on paying one half of the stipulated freight. The voyage has commenced within the meaning of this section,

1) When the Charterer has given sailing orders to the Master or

2) When the Charterer has shipped the whole or part of the cargo and the lay days have expired.

The charterer who avails himself of the rights given to him by this section after shipment of the whole or part of the cargo, is bound — besides the payment of half of the freight — to bear the expenses of loading and discharging and to pay damages in respect of the time occupied by the unloading in so far as the unloading has not been completed within the period fixed for the loading.

9. — After the voyage has commenced in the sense of the preceding section the Charterer is not allowed to withdraw from the contract unless he pays the full amount of freight, demurrage if any, and all other charges on the cargo. Moreover the Charterer is bound to indemnify the Shipowner if the latter suffers any damage or incurs any extra expense through the fact of the goods being discharged in accordance with the request of the Charterer. The

owner is not obliged in order to comply with this request either to alter the course of the voyage or to put into a port.

Provided always that the Charterer shall pay $\frac{2}{3}$ only of the stipulated freight.

1) In cases where a vessel has been chartered for an out and home voyage and the Charterer withdraws from the Contract before the voyage home has commenced;

2) In cases where a ship has been chartered to proceed to a port and there to take the stipulated cargo and the Charterer withdraws from the contract before the voyage has commenced at the port of loading.

Provided also that the Charterer may deduct from the stipulated freight above-mentioned the expenses saved or the freight earned by the shipowner to an amount not exceeding one half of the stipulated freight.

10. — Notwithstanding that the Charterer shall not have expressly withdrawn from the contract he shall be deemed to have withdrawn therefrom in the following cases viz :

1) Where no goods have been offered for shipment within the stipulated lay days;

2) Where no substantial part of the goods have been shipped within the stipulated days (including therein days on demurrage).

11. — Where the goods shipped belong to several Charterers and part only of the Charterers wish to withdraw from their contracts the same rules apply with this exception that if a discharge of the goods cannot be effected without causing delay or without restowing the remaining cargo the Charterer is not allowed to withdraw and to demand the discharge of his goods unless the other Charterers give their consent.

12. — The ship must be ready to receive the cargo at a customary place of loading. The goods must be brought alongside by the Charterer at his own expense and the Master must take the goods from alongside at the ship-owners expense.

13. — The lay days begin to run the day after the Charterer has received notice of the ship being ready to take his cargo. In the absence of any agreement to the contrary the time allowed for loading shall be a reasonable time having regard to the facilities usually available at the port of loading but in any case shall not expire till 24 hours after the Master has given notice in writing to the Charterer or his Agents. Lay days and days on demurrage are running days and are not interrupted but for the time the Master has been prevented from taking goods into the ship. No protest or other formality shall be necessary in order to entitle the shipowner to claim demurrage.

14. — The same rules apply to the case where general cargo has been shipped with the following exceptions :

1) The shipper is allowed to withdraw from the contract only on paying the whole amount of freight less the amount, if any, which the shipowner has actually earned in respect of cargo shipped in the place of that not loaded but such deduction shall not exceed one half of the stipulated freight.

2) No days are allowed for loading but the goods must be shipped forthwith without delay on the arrival of the ship and her readiness to ship the cargo. A delay in shipping the goods shall be treated as being a withdrawal from the contract.

THIRD PART

Dissolution of the Contract

15. — The contract of affreightment is dissolved without either party having a claim for freight expenses or losses arising therefrom :

1) If either before or after the commencement of the voyage the ship in which the goods are or are to be carried or the specific goods is or are lost by causes outside the control of the shipowner or Charterer, their agents or servants. A ship damaged to such an extent that she is not worth the cost or is incapable of repair shall be considered lost within the meaning of this section. In case the ship is lost the owner has the right of forwarding the goods to the port of destination thereby earning the full amount of freight;

2) If before or after the commencement of the voyage a war breaks out or warlike measures are taken rendering ship or cargo liable to capture and seizure or if by any other means the fulfilment of the Contract becomes illegal. In such a case the shipowner is entitled to discharge the goods in the port where the ship lies or in the next port the ship reaches after the dissolution of the contract. The contract becomes illegal whenever in order to fulfill the contract it would be necessary to act contrary to the laws or decrees of the country where the goods are shipped or where they are to be discharged or of the country to which the ship belongs.

16. — If, by accident, the beginning or continuation of the voyage is delayed to such an extent that the object either party had in view when entering upon the agree-

ment would through a further delay be frustrated, either party has the right to withdraw from the contract — the other party having no claim for freight, expenses or other losses arising therefrom — provided the object thus in danger of being frustrated through a further delay has been made or was known to the other party when entering upon the agreement. In such a case the goods are to be discharged in the port where the ship lies or in the next port the ship reaches after the dissolution of the contract but any sums of money already paid by either party in compliance with the contract shall not be refunded.

FOURTH PART

Bills of Lading and Charter-Party

17. — In all cases of affreightment whether the ship is run under time charter by a pro tempore owner, by a Charterer having hired the ship for the purpose of sub chartering the same or employing her for general cargo or otherwise, the owner alone (and not the Charterer or pro tempore owner) is, as regards the cargo-owner, shipper consignee or any other person interested in the cargo, liable for the acts of the Master and crew in so far as they, although following the instructions of the Charterer are still to be considered as acting in the service of the ship-owner. — The shipowners liability is regulated by the treaty relating to shipowners liability. As far as the Master or crew cannot be considered as being servants of the owner the Charterer (or pro tempore owner) alone and not the shipowner is responsible. Nevertheless those creditors to whom a lien on ship and freight has been granted in the treaty relating to ships mortgages and liens remain entitled

to this lien and may enforce the same for any claim in respect of which such lien accrued.

18. — The relations between carrier and consignee are governed by the contents of the bill of lading if any, provided that where the bill of lading does not contain any agreement applicable to the circumstances which have arisen, or where there is no bill of lading, the provisions of the Charter shall take effect.

18^a. — A document wherein the Master or the Ship-owner or his Agent acknowledges that goods have been received for shipment or have been shipped and promised to deliver them to the consignee or his order is binding on the owner of the transporting vessel. Such a document if made to order is a negotiable instrument and the possession of it confers on the rightful holder thereof the same title as if he were in possession of the goods themselves.

19. — The carrier is responsible for any loss of or damage done to the goods as long as he is in charge of them unless he can prove that the loss or damage has been caused by circumstances he was not able to prevent or avoid.

20. — Where goods are carried under a through bill of lading no carrier is liable except for the loss of or damage done to the goods whilst he was in charge of them. The consignee however is also at liberty to sue the last or through carrier for any loss or damage done to the goods.

Loss of freight or of charges through a subsequent loss of the goods shall be apportioned between the several carriers according to the rate charged for each separate carrier.

20^a. — Letters of indemnity or guarantee under which clean bills of lading are granted for damaged goods or

goods in dispute are illegal and no action can be brought upon them.

FIFTH PART .

The Delivery

21. — The ship must be ready to discharge the cargo at a customary place of discharge. The consignee has to take the goods from alongside at his own expense whereas the costs of taking the goods out of the ship are to be paid by the shipowner.

22. — The lay days begin to run when the ship is ready to discharge the cargo. In the absence of any agreement the time for discharging shall be a reasonable time, having regard to the facilities usually available at the port of discharge, but in any case shall not expire until 24 hours after the Master has given notice in writing to the consignee or his agents. Lay days and days on demurrage are running days and are not interrupted but for the time during which the Master has been prevented from taking goods out of the ship. No protest or other formality shall be necessary to entitle a shipowner to claim demurrage.

23. — The shipowner is allowed to land, warehouse or lighten the goods if the consignee delays taking delivery within the time allowed for discharging.

The shipowner unless otherwise instructed by the Charterer is bound to land, warehouse or lighten the goods if the consignee is unknown or refuses to take delivery. Notice thereof must be sent to the Charterer without delay. The shipowner in exercising the options conferred or the duties imposed by this Section is bound to use the best available facilities for safeguarding the goods.

24. — The same rules apply where general cargo has been shipped with this exception that no days for discharging are allowed but the goods must be taken from alongside forthwith without delay on arrival of the vessel and her readiness to discharge. A delay in taking delivery entitles the Master to land, warehouse or lighten the goods at the risk and expense of the consignee (vide supra).

SIXTH PART

Miscellaneous Provisions

25. — The shipowner has a lien on the goods for freight dead freight demurrage and all other charges on the cargo. The lien accrues and remains so long as the goods are in the possession of the shipowner.

26. — In case of a time charter, hire has to be paid from the next day after the Master has given notice of his readiness to take cargo in. No hire is due for the time during which the ship has been delayed through a fault of the owner. Hire has to be paid until the vessel has been redelivered to the owner.

27. — Claims for freight, dead freight, demurrage and other charges on the cargo as well as claims for non delivery or partial delivery of or for loss or damage done to the goods or for breach of the contract of affreightment are prescribed within two years from the date the claim became due.

28. — No claim made in respect of any loss of or damage to goods discharged from a ship shall be good unless within one week of the delivery to or on account of the

consignee a survey has been held at which both parties where represented or unless within the same period the consignee has given written notice to the shipowner or his agent of his intention to make a claim.

Draft of Lord Justice Kennedy

Freight

1. — Freight is the reward of the carrier by sea for the carriage to and delivery at an agreed destination of the property of another shipped on board his vessel for the purpose of such carriage.

2. — Save and except as it may be otherwise expressly agreed between the parties to the contracting carriage, or is hereinafter expressly provided, freight is due only in respect of things which are delivered by the carrier at the place of destination.

3. — Freight is payable in respect of goods which, after shipment, the carrier has been prevented from carrying to their destination by the act default or misfortune of the shipper or his agents authorised to act on his behalf.

4. — Freight is payable in respect of goods shipped which either 1) perish during the voyage solely through their inherent vice existing at the time of shipment but whereof the carrier or his agents or servants had no knowledge or notice or 2) are by reason of their dangerous nature necessarily destroyed during the voyage in order to save either the ship or other cargo on board, provided that neither the shipowner nor his servants had knowledge or notice of their dangerous nature at the time of shipment.

5. --- If in the course of the voyage the ship become disabled from completing her voyage, the shipowner may still entitle himself to the whole freight by forwarding the goods by transhipment or otherwise to the place of destination; but if the shipowner will not or within a reasonable time cannot so forward them, the owner of the goods is entitled to the possession of them, and the right to freight is wholly lost, unless such forwarding be dispensed with, or unless there be made some new bargain upon the subject.

6. — No freight is due in respect of goods sold or left at a port of refuge, whether in consequence of their damaged condition, with a view to save their value, or in order to enable the Master to raise necessary funds for repairs in order to complete the voyage.

7. — No freight is due in respect of goods where the goods are actually lost or damaged by damage arising during the voyage, as where e. g. 1º sugar in mats, shipped as sugar, is washed away, or 2º where the goods arrive at their destination but are by damage during the voyage so deteriorated or changed in their nature as to be no longer merchantable as goods of the kind shipped, as e. g. dates so saturated during the voyage with water and sewage matter as to be unfit for human food, a fencing wire so damaged as to be valueless except as scrap iron.

8. — No freight is due in respect of animals dying during the voyage.

9. — Freight is payable if the goods arrive in specie although in a damaged or deteriorated condition, the owner of the goods being remitted to any right he may have to recover damages from the shipowner for such injury according to the terms of the particular contract.

10. — Lump sum freight is due whether the goods shipped are or are not delivered at the port of destination.

11. — Prepaid freight, provided that the ship has sailed on the voyage and was then in a seaworthy condition can not be recovered back, although the goods are wholly or partially lost during the voyage.

GERMANY

GERMAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REPORT of the Hamburg Commission on Freight (MAY 1911)

On the invitation of the undersigned President of the German Association of Maritime Law a Sub-Committee including, the following gentlemen have met and examined the London draft on Freight :

Messrs Dr. Johs. Behn, advocate.

Dr. Otto Brandis, president of the Senate.

Dr. Ecker, manager of the Hamburg-Amerika Line.

Dr. Edzard, advocate, Bremen.

Dr. C. Gütschow, former Secretary of the Chamber of Commerce.

Dr. M. Leo, advocate.

Dr. M. Mittelstein, Judge at the Superior Court of Justice.

Dr. G. Schaps, Judge at the Superior Court of Justice.

Dr. Alfred Sieveking, advocate, Secretary of the German Association of Maritime Law.

As a basis for the deliberations, the Sub-Committee considered the draft of M. Alfred Sieveking, the remarks

of Lord Justice Kennedy and the London draft, in its English and in its German text.

During four sittings, the Commission has thoroughly examined articles 1-5 and 17, supposing that at Paris, the discussion is most likely to be limited to these articles.

INTRODUCTION

The first paragraph of the introduction, confirming the absolute liberty of contract, has not given raise to any objections.

But it was recommended to strike out the second paragraph.

It has been remarked that almost all the provisions of the five first articles of the draft apply to the contract of carriage by sea relating to other men's merchandise, but that they could hardly apply to cases where a ship has been hired out or given on time-charter, or even to the contract of equipment of a vessel. The same remarks applies also, f. i. to article 17, where judicial relations of very differing nature are mixed up together.

For that reason, it would be well to recommend to insert, — at the end of the draft, namely in article 26, were the case of ships hired or on time-charter is alluded to, — some provisions meeting those cases and also the contract of equipment; so for instance, it would be proper to precisely determine in how far the preceding articles would apply to the said cases. But then paragraph 2 of the introduction would become useless, for the definition of the affreightment (perfect though it be in itself) would become without any use.

At any rate, the German commission does recommend not to take up, even at the Paris meeting, other questions than that of the contract of carriage by sea proper in .

order to avoid very great difficulties, and to exclude the cases of time-charter, hiring out and equipping of ships.

FIRST PART

There was a general feeling that the heading of the First Part, which is failing in the English text (1) ought to be « *Debition of Freight or Obligation to pay Freight* » and not merely « *Payment of Freight* ».

Article 1. — The principle of art. 617 of the German Code of Commerce providing that no freight is due for goods lost, is formulated as follows in article 1 :

« No freight is due for goods which do not arrive at the port of destination » .

The German commission would recommend the following wording. :

« the delivery of which does not take place (welche nicht zur Ablieferung gelangen) », as this would better accord with the beginning of article 2 (2). The German Commission base their reasoning on the assumption that there should be a delivery in accordance with the contract of carriage (the introduction says : « in conformity (3) with the contract »).

Lord Justice Kennedy also required, in his draft « the delivery at an agreed destination ». But there a regular

(1) Therefore it is failing also in the French text. — Note of the translator.

(2) The proposed modification only refers to the German text, where art. 2 commences thus: *Ungeachtet der nicht erfolgten Ablieferung....* » — Note of translator.

(3) The German text of the 2^d paragraph of the Introduction is as follow: die Beförderung und vereinbarungmässige *Ablieferung*. The English text (which was translated in French) merely has: the carriage of and delivery at *an agreed destination* ». — Note of translator.

delivery can only be conceived at the port of destination. It appeared useless to the commission to especially express or further to add that, according to circumstances, another port than the port of destination might be considered as being the same thing, according to the contract of carriage.

However, it seemed highly desirable to add some explanation which should put more clearly what is to be understood by the expression « the delivery of which does not take place » (and also by the expression « not to reach the port of destination »).

At the Bremen Conference, in September 1909, it was contended most energetically, as well by English as by American delegates, that cargo can only be considered as delivered when it reaches the port of destination « in specie ». (Bremen Conference Report, page 233). The draft endeavoured to take this into account, in art. 2, by the words « in a condition to have reached the port of destination in specie », which the German text does not render with sufficient precision by the words « as merchantable goods ». In Dr. Gütschow's work « Reform and Unification of Maritime Law by returning to general law on carriage » 1911, (page 134 follow) which has been often appealed to by the commission, this condition, as opposed to the juridical conception now prevailing in Germany, has been considered from the fundamental principles of the law on carriage. Still, the majority of the Commission doubted whether German law now in force, especially as it found expression in the decisions of the Supreme Courts is some particulier cases, really diverges so widely from the English conception. It was observed that in the law on Marine Insurance (German Code of Commerce, art. 854, and General conditions of Marine Insurance, art. 109 — compare art. 87 of the Draft of 1910) it is admitted that

there is total loss of goods even in the case where « the goods are altered in their primitive condition » (« in ihrer ursprünglicher Beschaffenheit zerstört sind »).

Serious objections, it is true, were raised as to some examples given in the former discussions. To pretend that gold coin molten into gold bars have been altered in their primitive nature, would be as unjustifiable as to allege that wholly spoiled oranges, that are no more fit for consumption as fruit, would no more exist « in specie ». (1) The distinction between complete alteration (as, f. i. when sugar has been molten) and a mere damage must be ascertained, after some time, by a reasonable practice of the Courts.

The circumstance whether the thing delivered may be considered as lost from a commercial point of view (See Bremen Conference Report, pages 232 & foll.) may not be decisive as to this, any more than the greater or smaller value of the merchandise delivered, and still less the circumstance whether the consignee has declined to receive such goods.

That is why Lord Justice Kennedy, in his draft, added, after the expression « no longer merchantable », the

(1) Remark : — In the case of Mawson v. Ertel Bieber, a cargo of pyrites had been so altered by moisture that it had become wholly unfit for the production of sulphuric acid. A voluntary sale of the stuff had left a small amount. The Hamburg city court and the Higher Justice Court (Hanseatische gerichtszeitung, Hauptblatt 1906, 61) did not consider this as a case of « loss » and allowed freight for that part of the cargo which reached its destination (finally judged). But when it was to be decided on the distance freight for the remainder of the cargo which had to be carried further, after a survey held by other experts, the stuff was considered to be totally worthless and the freight was demid to the shipowner under paragr. 2 of Art. 630 Code of Comm. (Comp. the decision of the Court of the Empire, 1908, ur 128.

words : « as goods of the kind shipped, » which again comes to the « species », the original nature. Therefore it would in no way imply that (as M. Güttschow admits, loc. cit. p. 135) the carrier shall have to bear generally any risk of the inherent vice of the merchandise ; but only in case of complete alteration of the nature of the goods shall the shipowner lose his right to indemnity, as the execution of the contract of carriage has become impossible — this being a risk which partly touches the shipper (loss of the goods shipped) and partly also the carrier (loss of the freight).

Finally, the Commission agreed to recommend the following addition to article I :

« Shall also be considered as not having-arrived at the port of destination, goods which have lost their primitive nature ».

Article 2a. — There have been objections against the expression used at art. 2a : « the act, neglect or default ». The word « default » might give raise to misunderstandings, whilst « act or neglect » include any acts, whether, faulty or not. As according to the German code (Civ. Code 278) there is also a liability, under contractual law, for the acts which are not faulty, of the persons employed (*Erfüllungsgehilfen*) this provision could be left out altogether, — i.e. as far as German law is concerned — but possibly it may be justified with regard to the laws of other countries. But the words « or default » ought to be left out.

Also the words « of the Shipper, his principals or his agents authorised to act on his behalf » gave raise to some discussion, seeing that the real counter-party in the contract of affreightment, the charterer, is only mentioned as the « principal » (constituent) of the Shipper. Now, it is hardly possible to think of another « principal ».

On the other hand, the word « agent » is too narrowly limiting, seeing that account should also be taken of other persons employed by the Affreighter and Shipper, as, f.i. shipping brokers. Therefore, the last part of article 2a should run thus : « of the Charterer, of the Shipper, or of the persons whose services they employ » (1).

Art. 2 b. — « Where the goods have perished *by reason of their defective or improper condition at the time of shipment ...* »

It was suggested that it would be better to word this as « *by reason of their condition* » seeing that only an abnormal condition of the goods can be accounted as a reason. It was observed that the words « at the time of shipment » might to lay in some cases on the Freightner the burden of too difficult a proof. But the Commission did not admit this remark as justified, seeing that the Freightner who claims his freight notwithstanding the loss of the goods, has in any case to prove the abnormal condition of the goods at the time of shipment : in fact, he has to prove that the exception to the general principle of article 1 has occurred.

The exception : « where the goods have perished by reason of their nature » has been fully approved. It was assumed that it included also the case of art. 618, § 1 of the Code of Commerce, (which is not specially mentioned in the draft) — where animals should die in the course of the voyage, though this death is a result of an abnormal condition at the time of shipment. However, as Lord Kennedy expressed the contrary opinion in his draft, this question ought to be settled at Paris. On the other hand,

(1) The German text says « Beauftragten » which literally means « mandatory » or « proxy »; this would be too restrictive, as it would only refer to a juridical act.

the Commission decided to strike out the latter part of the article :

« Provided no accident was the primary cause of the loss ».

Not only is the necessity of discussing whether it is a *causa proxima* or *remota* in opposition with the German juridical conception of the doctrine of the cause, which does not admit of such distinction, but furthermore, the addition is useless, seeing that the words « by reason of » — by a sound application of the notion of the cause — would, in case of a sea-accident (*fortune de mer*) not allow to attribute the loss to the abnormal condition or to the nature of the goods at the time of shipment. Besides the addition commencing with the words « provided..... » might render doubtful the equitable apportionment of the burden of proof.

Art. 2 c. — The case of necessary destruction of merchandise alluded to in this paragraph, and more especially that part of the sentence stating « without notice to the shipowner of their nature », provoked a very lively discussion. It is true it was admitted, against one dissenting vote, that the shipment of prohibited goods, with notice of this circumstance to the shipowner, changes the contract of affreightment into a venture going on for account and risk of both contracting parties, the loss of the goods falling on the charterer and the loss of freight falling to the Freighter's share. But on the other hand, it was contended from the shipowners' point of view, that this could not be admitted in the case of shipment of dangerous goods. One cannot reasonably require a special notice as to the dangerous nature when the danger involved by the nature of the goods is known to everyone, which is the case even for merchandise shipped by great quantities at a time, such as cotton and coal. The ship-

owner would be quite unable to find any compensation for his risk to lose his freight in case of necessary destruction of the goods, although the necessary space was reserved on board, by merely increasing slightly his rate of freight, competition being too sharp for such current cargo. It would therefore be equitable always to allow freight for dangerous cargo, even if they are destroyed, and that too when the dangerous nature of the goods is known by the Freightier, either in a general way, or in consequence of a special notice. It was also observed that it would be evidently inconsistent to allow freight in case of loss of cargo by reason of its nature (art. 2 b) and to refuse it in case of destruction by order of the captain in order to save ship and cargo (art. 2 c). This difference of treatment might induce the captain to hazard the vessel and her cargo into a greater danger in order to keep his right to the freight in case the dangerous goods should perish by reason of their nature, rather than to risk to lose his freight if these goods were destroyed voluntarily.

Nevertheless, the Commission decided, at a majority of 2/3, that it would be better to maintain the additional phrase « without notice... ». It was more especially pointed out that it would be most unjust if, in addition to loss of the cargo, also the freight would have to be borne by the shipper of dangerous goods in case of necessary destruction of same, when such shipper has given due notice of the danger of the merchandise and the shipowner knows therefore the risk he runs. It was recognized that to maintain article 2 c of the draft might prove troublesome for a shipowner who does not protect himself by a negligence-clause, in case of shipment of such current cargo as cotton and that it might perhaps be advisable to have a more definite notion as to « dangerous goods » by way of rules of execution — which has already

been considered formerly by the German Government on account of other reasons. The majority maintained that according to German law, the shipper has not to bear any risk of non-arrival of goods (which also relates to payment of freight without object) but that a vessel, having not carried out the contract of affreightment owing to the necessary destruction of goods, can only, according to ruling law, claim a distance-freight, so that, according to the Bremen resolution abolishing distance-freight, the ship-owner would not be entitled to any freight at all (art. 1).

The exception to the general principle contained in art. 2 c may only be granted when the loss of the dangerous goods is in any way attributable to the default of the shipper; which is the very case excluded by the notice given to the shipowner.

In the discussion which then followed, it was agreed that the words « in order to save either the ship or other cargo on board », had too restrictive a meaning. It might happen, for instance, that the destruction of prohibited goods should become necessary in order to avoid to the ship enormous customs-fines, and to the captain some measures of compulsion against his person.

Now, as everybody has understood that the expression of article 2 c « necessarily destroyed » admitted as final the decision taken on the subject by a diligent captain, in accordance with his duty, it was decided that this point should be made clear and that the words « to save either the ship or other cargo » should be struck out.

In consequence of this, article 2 c would run as follows :

« When goods had to be destroyed, on the advice of the captain acting according to his duty, because they were illegal goods, or of a dangerous nature and because no notice had been given of their nature or illegal character. »

But was also remarked that in the draft there should be inserted another provision similar to art. 563 of the German Code of Commerce according to which the Shipper of illegal goods is responsible towards the Freightner and towards all other parties interested on cargo for any damage caused by these goods; such liability would exist towards the parties interested on cargo even if the Shipper has acted with the approval of the captain.

Art. 2 d. — With regard to this article, the Commission recognised unanimously that this exception based on an amendment of Mr Wuppesahl of Bremen, expresses a very just idea, but that, logically, it is not at its right place here, where there is only question of such cases in which freight is due exceptionally for goods not delivered. A corresponding provision might be very well inserted after article 19.

It is quite clear, indeed, that this would not be a real obligation to pay the freight; it rather relates to a supposed freight necessary to calculate the value of the goods to which the cargo-owner is entitled; the idea that where the value of a cargo lost, sacrificed or sold, is to be refunded at destination, deduction must be made of such freight as would have been due, had the voyage been completed, is a very just one, but it may not induce us to consider this mode of calculation as an exceptional case where freight is due for not-delivered goods.

Art. 2 e was approved, with the exception of the final sentence, beginning at the words « provided the goods.... » It was stated again that as to the meaning of the words « necessarily sold », the appreciation of a diligent captain, acting in accordance with his duty, would be decisive.

Very strong objections were raised against the final sentence, even if the expression « no more as merchan-

table » (1) was replaced by the words « altered from their primitive nature ». From several sides, however, it was observed that this was only logical. If the goods could not be delivered by reason of their damaged condition, no freight could be due, according to article I. On the other hand it would always be very difficult and arbitrary to appreciate whether goods sold at a port of call by reason of their damaged condition, could have reached still their destination « in specie » or would have been altered in their primitive nature. (the more so as this can, in any case, only be appreciated afterwards, by surveyors). Further it was pointed out that in such case, the captain might be tempted to avoid an immediate and well-timed sale of the goods, in order to save part of their value, as he would fear that on claiming his freight, he would be told that at any rate, the goods could not be delivered « in specie ».

For these reasons the Commission — only by 5 votes against 4 — recommended to leave out the final part of the article.

With regard to the freight payable in case of necessary sale of cargo at a part of call (art. 2^e) it was also suggested that such freight should in no case exceed the proceeds of the sale. But other pointed out that this would in the captain's mind, give raise to conflicting duties and induce him to speculations as to what might be the proceeds of such sale — all this would be avoided otherwise. Therefore, the Commission deemed advisable to drop that addition.

Art. 3. — Article 3, providing that lump sum freight is due whether the goods shipped are or not delivered at

(1) See page 4. — This remark refers to the German text only. The English and French texts read « in specie ». (Note of the translator).

the port of destination, was approved. Most competent persons stated that there does not exist a fixed custom, but that it would be advisable to frame some provision which in doubtful cases (failing a special agreement) would be ruling on the matter.

Art. 4. — But highly divergent opinions were expressed, with regard to article 4, according to which prepaid freight must not be refunded, even if the cargo is lost wholly or partly. The question was raised especially whether *advanced* freight (in opposition to *prepaid* freight) which in Germany is always considered as *not* definitively paid, is also included in art. 4.

It was agreed that it would be advisable to settle also the advance on freight, and it was recognized that in the great majority of cases the provisions of article 4 is in accordance with the customs admitted among interested parties. Therefore, the Commission decided to approve article 4 with the addition of « advanced freight », after « prepaid freight ».

It was then decided to replace the words « during the voyage (während der Reise), corresponding to the English text « provided that the ship has sailed on the voyage », by the words : « after the commencement of the voyage » (nach Antritt der Reise).

The commission decided that article 8 should determine the commencement of the voyage.

On the other hand, they agreed not to extend the provision relating to freight paid in advance to the case where the ship is lost at the port whence she is to sail.

The Commission also admitted unanimously that for reason of practical order, it was not advisable to adhere to the condition inserted in the draft of Lord Kennedy viz « that the ship has sailed on her voyage and was then in a state of seaworthiness ».

Art. 5. — During the discussion of art. 5 which settles the liability of the Freighter for the seaworthiness of the vessel, it was observed that it had been decided to provide in a special clause, at the end of the draft, for the cases of time-charter, the hiring-out and the sailing of a ship, which would facilitate very much the drafting of article 5. In fact, the words « the shipowner » and « at the time of the delivery of the vessel to the charterer, might be left out, and the wording would then be as follows :

«The Freighter has to provide, by taking the case of a diligent freighter, in order that the vessel be in state of seaworthiness at the commencement of the voyage ».

Adhering to the opinion of M. C. Güttschow (Reform and Unification... p. 38 & follow.) the idea was suggested to drop the notion of « seaworthiness » which gives raison to so much controversy — f. i. in England it is not ruled by any provision in the law — and to hold the shipowner liable only as far as there is any opposition between nautical defaults and faults in the management. Still, the majority was of opinion that, to do this would mean to depart completely from the point of view which the International Maritime Committee always considered when framing their drafts. The exact distinction between nautical negligence and administrative negligence is very difficult indeed, and according to most existing maritime codes, a more severe liability for the seaworthiness of the vessel has always been a burden for the shipowner. The hope to unify maritime law and the general law on carriage, by way of suppressing this notion would be the more vain, as the question of unification as to carriage by railways appears still to be without issue. (comp. however the Bern Convention of October 14th 1890). Therefore the Commission agreed to maintain a special provision as to seaworthiness.

During the further discussion, the Commission unanimously admitted that where the charterer has proved the damage, it would be for the Freighter to investigate as to the origin of same, and, if the cause of the damage should turn out to be the unseaworthiness of the ship, to show that there is no blame to be laid upon him, by proving that he has taken all due care as befits a diligent Freighter.

It was then made clear that, under art. 19 the Freighter has to answer for the loss or damage when he does not prove that the causes who brought about such damage or loss « were beyond his control (1) whereas, for the seaworthiness, the Freighter has only to take such care as may be expected from a diligent Freighter, according to art. 5 Consequently, at a first glance, this liability is much less than that of article 19. It may therefore be advisable to consider the question of liability of the Freighter not generally, but only as following on art. 19. To this it was answered that at the beginning of Part 2^d should be inserted the obligation for the Freighter to guarantee the ship's seaworthiness seeing that unseaworthiness of the vessel would not only give raise to an action for damages, but also authorize the charterer to cancel the contract. It was further observed that the German Code of Commerce mentions at two different places this guarantee of seaworthiness : at art. 513, providing that the captain has to take due care to this effect, and at art. 559, providing that the Freighter shall be responsible for the seaworthiness, unless the default could not be discovered « even by using the care of a diligent freighter. » There is no real difference in this. The last article relates to the contractual responsibility, the first including also the

(1) (Auslialb seines Machtbereiches) i. e. liter.: outside of the action of his power.

quasi-delictual liability. In a draft-treaty on Affreightment, only the contractual liability is to be considered. The Commission left outside of their discussions — as being only to be solved after art. 19 will have been considered — the question whether German law does only recognize a liability derived from the contract of affreightment, or whether there is, in addition to this, a liability «ex recepto» — which is a matter subject to controversy.

As article 5 does not state expressly how the Freighter shall answer for the seaworthiness of his ship, it was decided unanimously that there ought to be an unlimited liability up to the whole of the interest involved and not merely up to the value of the ship at the port of destination. (The question whether the limited liability, such as the Brussels draft-treaty defined it for the shipowner, viz a liability up to the value of the ship with a maximum — might also in some cases apply to a Freighter in so far as the latter is not the owner of the vessel — has been considered below.

It was decided to add the following words :

“ and he is liable for same (seaworthiness) up to the whole interest involved ».

The discussion then ran on the question in how far the Freighter shall be liable for the negligence of his servants i. e. as a consequence of his obligation to give due care as to the seaworthiness of the vessel, and more especially for the surveyors appointed to ascertain the seaworthiness. On behalf of the shipowners it was recommended to hold the Freighter responsible, by analogy with article 831 of the civil code, only for the *choice* of servants and competent surveyors, at least with regard to such kind of seaworthiness which is a consequence of the manner in which the vessel is built.

A shipowner who causes his vessel to be built at a

shipbuilding yard of high standing could certainly not be responsible if, as was f. i. the case in te matter of the *Borussia* (Hans. Ger. Zeitung, 1909, 109) the doors of the coal bunkers had been placed too low.

On the other hand, it was remarked that art. 5, like art. 513 and 559 of the Code of Commerce, ought not to institute a *liability based upon a default*, but a *real guarantee*, by providing a special obligation to take due care, and that for this reason, the Freighter ought to be answerable (that is by analogy with the shipowner) for negligences of the surveyors and other employees, whether or not these latter be towards him in the position of a servant towards his employer. A small shipowner may inspect his ship himself, an important shipowner must cause his ships to be examined and surveyed permanently. Therefore, even the decision in the case of *Rohde* (Hbl. 1907, 35; 1908, 46 R. G. Decision 67,300) appears as justified.

The second phrase of art. 5 defining seaworthiness as follows : « a condition of the vessel such as to enable her to perform safely the intended voyage in ordinary circumstances », was maintained, because it does not render doubtful that there is also a relative inseaworthiness (that which may exist with regard to some specified cargo, for a certain voyage or for a certain duration of the voyage). (1)

The final part of art. 5 was completely changed as to its wording. In order to maintien better the enumeration by examples, it has been modified so as to correspond to the wording of art. 513 of the Code of Commerce. In the

(1) We omit here the remark that in the German text the word « vorhabende » should be replaced by » beabsichtigte », as the latter better expresses the meaning of the English word « intended ». (Translator's note).

face of the controversy existing as to whether in its text the fitting, the armament, the equipment and the victualling of a ship are essential parts of the seaworthiness, or not, the Commission have chosen the following expression, in order to prevent any controversy :

« The liability also includes equipment... &c. »

The threefold repetition of the word « sufficient » in the 3rd sentence of the draft appeared as superfluous. The Victuals, the fuel or any other material employed for the propulsion, are doubtless a part of a vessel's fitting-out; and everything that is required for the purpose of dunnage and stowage also belongs to the equipment of a ship.

That this would refer only to the equipment and the means of stowage, but does not refer to the work of the crew employed for same, does not require to be explained. The Commission also unanimously agreed that in the case of a ship being overloaded at a port of call, only the parties interested on the additional cargo could avail themselves of the circumstance. But it appeared desirable, in order to avoid any doubt, to mention among the matters included in the « equipment » the ship's papers and the documents of the cargo, in accordance with art. 513 of the Code of Commerce.

The repetition of the words « according to circumstances » (1) seems useless, seeing that a few lines before it, stand the words « in ordinary circumstances », and that, besides, the liability for relative unseaworthiness is admitted.

The final sentence was therefore shortened as follows :

(1) This remark can only refer to the German text of the draft, which the Hamburg Commission had to consider. The English draft twice has : « in ordinary circumstances ».

« (The liability also includes) » equipment, fitting out (including the necessary ship's papers) and means sufficient for the safe carriage of the goods received on board ».

It then was decided not to discuss at present art. 5-16, 18 and following, but to consider first art. 17, the object of this article being to settle the respective liability of the Freightner and the shipowner in so far as they happen to be different persons (which includes the case of sub-chartering) by examining whether those who cause the damage are to be considered as servants of the shipowner, or as servants of the charterer. If after the word « owner » we add, at two places, the words « shipowner or charterer of the vessel », there various classes of parties interested may be, for the time being, left aside, according to the Commission's resolution related above. Also the beginning of the article ».

« ... whether the ship is run under time-charter... » should be left out and replaced by :

« In all cases where a ship is employed which belongs to other parties. »

Instead of the diffuse enumeration :

« ... is, as regards the cargo-owner, shipper, consignee or any other person interested in the cargo, liable... »

it could better be said :

« is liable towards the parties interested in the cargo », which doubtless includes all the parties enumerated.

Now, the capital question to be solved is the following :

Who is liable in case of sub-chartering of the vessel?

- a) Shall it be the co-contracting party, i. e. the charterer?
- b) Shall it be only the ship's owner, as under art. 662 of the German Code of Commerce ? c) Either the one or the other, according as the person causing the damage is to be considered as the servant of either of them, as is pro-

posed by the London draft? *a)* Or shall they be both liable, as joint and several debtors?

It cannot be denied that the system *a)* appears the most logical and that the system *b)* — which is that of the German Code of Commerce, — constitutes an anomaly. But then this question can only be solved jointly with that other question: whether the liability is to be limited or not. It is obvious that the answer to that question will be different according as we are going to apply the present German law, viz with a liability *in rem* with ship and freight, or the system of the Brussels draft of Convention providing a liability with the value of the ship up to a maximum limit.

The reason of the provision of art. 662 Code of Commerce, which is obvious enough in itself, viz that only the shipowner (and not the party contracting with him) is liable, but in a limited way, in so far as the execution of the sub-charter contract is a part of the legal obligations of the captain and has been undertaken by him, is this: the sub-owner, who is enabled to carry out his contract only by means of a third party's vessel and crew, would be treated too harshly indeed if he were to be liable without any limit (and personally) as towards the sub-charterer, whilst towards himself, that third party (the owner of the ship) would be liable only up to a certain limit. Under the German system of liability, it was not possible to burden the pro tempore owner with a liability limited to ship and freight, seeing that it would be impossible to enforce against him a judgment on such ship and freight. But that is not the case under the system of the Brussels draft. Most certainly, it is possible to conceive that both the owner of the ship and the pro tempore owner might be liable at the same time under the system

providing a liability up to that value with a maximum limit.

Another difficulty is raised by this draft : in opposition with ruling law in Germany, it denies to all claims resulting from the contract of affreightment the lien granted to the ship's creditors, even in such cases where the ship-owner's liability is limited. To this Germany has always objected as contrary to logic and in fact, the consequences of that dangerous system clearly appear in relation to this matter.

The shipowner's liability (whether it exists in conjunction with, or instead of, the liability of the sub-owner), loses essentially its virtue if the creditor already deprived of his right as creditor of the ship, has no other remedy than the arrest of the vessel in port. The majority of the commission nevertheless considered that this possibility left to a creditor, is not without its value.

There was a almost unanimous feeling that there is no reason to settle in another way the liability of the ship-owner when another's vessel is concerned, than when the ship is his own. As to the objection that in case of a sub-chartering, if the ship's owner and the pro tempore owner are both to be liable, the position of the latter would be better than that of an ordinary charterer, — this was met fully by the remark that perhaps in some particular case it may better the position as considered economically, but it would certainly not represent a juridical increase of the liability.

It was objected namely to art. 17, that it limited the shipowner's liability only for the negligence of his servants whilst the sub-owner (according to certain explanations given by one of the authors of the draft) is to be liable without any limitation for the acts of his own servants. This difference of treatment was strongly criticised.

On this point the Commission passed the following resolution: the shipowner has to be liable in any case, and the sub-owner has to be jointly liable with him, but not more strictly than him. Therefore, the sub-owner shall only be responsible within the scope of the Brussels draft on Shipowners' liability.

Art. 17 would therefore run as follows: « ... the ship-owner and the charterer or pro tempore owner are jointly liable for the acts of the crew. The sub-owner shall also have the benefit of limited liability such as it is provided for shipowners in the international Convention on limitation of shipowners' liability ».

By adopting this text the three following phrases of art. 17 become useless.

Hamburg, June 3rd, 1911.

Dr OTTO BRANDIS.

SUMMARY OF THE RESOLUTIONS (I)

LONDON DRAFT

Modifications proposed by the Hamburg Commission

Preamble

This law is applicable to the carriage of goods by Sea going vessels and, unless otherwise hereinafter provided, is applicable only in so far as no stipulations to the contrary have been made by Contract.

Unless the context otherwise requires or save and except as it is hereinafter expressly provided, the expression «freight» means the reward of the shipowner or carrier by Sea for the carriage of and delivery at an agreed destination of the property of another shipped on board a vessel for the purpose of such carriage, or for the hire of a vessel.

Without modification.

To be struck out.

FIRST PART

Payment of Freight

I. — Except as hereinafter mentioned no freight is due for goods which do not arrive at the port of destination.

Obligation to pay freight (DEBITION OF FREIGHT)

.... the delivery of which does not take place. Shall also be considered as not having arrived

(1) The modified provisions are printed in thick type. The parts to be left out, in italics.

at the port of destination, goods which have lost their primitive nature.

2. — Freight however is due in the following cases :

a) Where the carrier has been prevented from carrying the goods to their destination by the act, neglect or default of the Shipper, his principals or his agents authorised to act on his behalf;

b) Where the goods have perished by reason of their defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature. *provided no accident was the primary cause of loss;*

c) Where illegal goods or goods of a dangerous nature have been shipped without notice to the Shippower of their nature and have been necessarily destroyed during the voyage in order to save either the ship or other cargo on board.

d) Where goods do not arrive at the port of destination but the cargo-owner is entitled to claim from the carrier their market-value at the port of destination;

e) Where goods are necessarily sold in the course of the voyage on account of their damaged condition, whether the same arises from their nature or inherent vice or from a peril of the sea *provided the goods were then in a condition to have reached the port of destination in specie.*

3. — Lump sum freight is due whether the goods shipped are or are not delivered at the port of destination.

4. — Prepaid freight *) provided that the ship has sailed on the

.... or negligence of the Char-
terer, of the Shipper or of the
persons whose services they
employ.

... condition.

To be left out.

When goods had to be de-
stroyed, on the advice of the
Captain acting according to his
duty, because they were illegal
goods, or of a dangerous nature,
and when no notice had been
given of their nature or illegal
character.

To be left out.

To be left out.

...*) and advanced freight.

voyage, cannot be recovered back although the goods are wholly or partially lost during the voyage.

SECOND PART

Contract of Affreightment

5. — *The shipowner is bound to exercise due care and diligence to put the vessel in a seaworthy condition at the time of the delivery of the vessel to the charterer or at the beginning of the voyage *).* Seaworthiness means a condition of the vessel such as to enable her to perform safely the intended voyage in ordinary circumstances. It includes providing the vessel with a sufficient crew (Master included) with sufficient provisions and (in the case of mechanically propelled vessels) sufficient means for the safe carriage of the goods in ordinary circumstances as well as the means for the proper dunnage and stowage of the cargo.

17. — *In all cases *) of affreightment whether the ship is run under time charter by a pro tempore owner, by a charterer having hired the ship for the purpose of sub chartering the same or employing her for general cargo or otherwise, the owner alone (and not the charterer or pro tempore owner) is, as regards the cargo-owner, shipper consignee or any other person interested in the cargo, liable for the acts of the Master and crew in so*

By exerting the care of diligent shipowner the shipowner has to provide for the vessel's being in a seaworthy condition.

...*) and he is liable for same up to the whole interest involved.

The liability also includes equipment, fitting out (including the necessary ship's papers) and means sufficient for the safe carriage of the goods received on board..

... *) where a ship is employed which belongs to another party,

... the owner and the Charterer or pro tempore owner are jointly liable for the acts of the crew.

The charterer shall also have the benefit of limited liability such as it is provided for shipowners in the international Convention on Limitation of shipowners' liability.

far as they, although following the instructions of the Charterer are still to be considered as acting in the service of the shipowner. The shipowners' liability is regulated by the treaty relating to shipowners liability.

As far as the Master or crew cannot be considered as being servants of the owner the Charterer (or pro temfore owner) alone and not the shipowner is responsible. Nevertheless those creditors to whom a lien on ship and freight has been granted in the treaty relating to ships mortgages and bills remain entitled to his lien and may enforce the same for any claim in respect of which such lien accrued.

To be struck out.

ANNEXE I.

GERMAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REMARKS

to the Report of the Hamburg Commission on Freight. May 1911

ART. I-4

The first requirement of a new law, and especially an international law, is clearness. To be clear it is necessary that the law be based upon firm principles. If it is impossible to come to an understanding about the principles, uniform law is unattainable.

This requirement neither the London proposal nor that of the Commission sum to fulfill in all respects.

In art. I the Commission puts on the same footing to the non-delivery of the goods and their non-delivery « in specie ». That is also the meaning of the London proposal. If this is indeed the meaning, it is better to state it clearly.

But when is a merchandise destroyed in specie or kind? The Report will leave this question to the reasonable practice of the Courts. That is a defective remedy when it is impossible to give a positive rule. What views shall be guiding for the Courts? Not, whether the thing delive-

red is a merchantable good, not its value, not, whether it has been refused by the consignee. But what then? The exemplars given confirm and augment the doubts. The lumps of silver, to which the coins have melted down, are they indeed goods of the kind shipped? Oranges, which have become unfit for human food, are they delivered « in specie? The Report answers affirmatively, Lord Kennedy denies it. Where is then the uniform law? The destruction of the original kind is only a high degree of damage, the limit can not be defined.

The Report refers to § 109 of the « Allgemeine Seever-sicherungs-Bedingungen » according to which there is a total loss also, when the ship or the goods are destroyed in their original kind. In relation to the goods this provision is without importance; in relation to the ship the special provisions concerning the unfitness or unseawor-thiness of repair show its ambiguity. Clear is § 103 of the « Bedingungen », declaring that under the clause « free of damage » no indemnity is allowed when the goods reach their destination totally deteriorated or destroyed in their original kind. »

The Report says, if the goods are totally destroyed in their original kind, the fulfillment of the contract of affreightment is impossible. That is not so. The contract is fulfilled by the delivery of the goods. Whether the con-signee can use them for the intended purpose or can use them at all does not concern the owner. But only if he does not deliver them at all, he fails to fulfill the contract.

That is the view of the German Commercial Code (H. G. B.). If the nearly or even totally empty barrels are delivered, the freight is due; only, according to the (improper) exception of § 616 in this special case the good can be given up to the owner for the freight.

The German Code of Commerce generally recognizes the principle, that the consequences of the nature and condition of the goods are to be borne by the merchant. So do also §§ 573, 597, according to which in the lay-days are not included the days, on which the delivery to the ship — not only of the contracted goods but of all kinds of goods — is prevented.

This principle is a correct one. The owner is obliged to take care of the goods ; if he fails to do so, he has to compensate the damage. But any damage caused to the goods without his or his servants' fault by occurrences, influencing only these particular goods shipped and not any kind of goods, does not concern the owner's claim to the freight. It would be against equity to lay upon the owner the risk of the nature of the goods. It is not his business to inquire into their peculiar qualities, he can not valuate that risk ; he can not calculate the freight in proportion to it.

This principle dominating the law of affreightment should be maintained ; only in so doing, a clear, uniform and logical law is to be obtained.

This principle settles art. 2. Even if by the peculiar qualities of the goods (may they be inherent to all goods of that kind or to the special good only) the good is lost, no freight is due, not only according to H. G. B. § 618, but also according to art. 2 b, of the proposed draft. It seems to be a strange contradiction, that in case of non-delivery caused by the nature of the good the freight is to be paid ; but not in case of delivery in a changed species. For, the destruction of the original species is always a consequence of the nature of the goods. If by selfignition cotton is burnt, freight shall be due ; if it is only carbonized-not !

Sect. c. deals with goods of two special kinds : illegal and dangerous goods. These qualities have the peculiarity

to menace not only the goods themselves, but also other things. This peculiarity cannot, it seems, justify a difference regarding the freight, whether the goods have perished by reason of these qualities or from others. The section considers only the case, where the goods have been destroyed in order to save ship or cargo ; if by this special nature the goods have perished themselves, it is to be assumed that sect. b. shall be applied. But why should there be a difference, whether the goods in consequence of their nature have been destroyed directly or indirectly ?

While according to sect. b. for goods perished owing to their nature, freight shall always be due, this shall, in the case of sect. c. only take place, if notice of that nature has not been given to the owner. By giving such notice, the shipper can free himself from the obligation laid down in sect. b. — In the Commission strong doubts were raised as to the opportunity of attaching such a consequence to the formal announcement of a circumstance, which in many instances (cotton, dynamite, pyrotechnical objects) is known to the owner. The Commission has recognized the weight of these doubts and has declared as desirable, that the definition of dangerous goods should be restricted by bye-laws. But the German Regulation concerning this matter, which is now being prepared by the Government, contains the articles, which the Commission has in view, and will certainly not eliminate them ; indeed, there is no clear basis for such restriction and to agree on international bye-laws is a difficult task.

Nevertheless, with regard to the importance of the notice to be given for dangerous goods — and still more especially for illegal goods — the majority of the Commission adhered to the proposed draft, thinking that it

would not be equitable to burden the shipper, who loses his goods, also with the freight. But if the owner is deemed to take upon himself the risk of the freight when the dangerous nature has been advised to him, why not likewise, when this nature of the goods correctly named must be and was known to him? And is the obligation to pay the freight not equally hard for the shipper, whether his cotton has been jettisoned, or whether it is burnt, or whether his sugar has molten away? If the payment of the freight in spite of the non-delivery shall, according to the Report, is to be restricted to the case, where the loss is in any way attributable to the shipper, then sect. b must be struck out and only sect. a maintained. The principle of the German Code is that the freight is also to be paid when the shipper has to answer for the circumstance causing the loss, and that is the case as far as the nature of his goods is concerned.

In conformity herewith § 563 of the Code of Comm. provides, that if the shipper incorrectly declares the goods or infringes official regulations with regard to the shipment, and if in consequence thereof the goods are seized or jettisoned, he has to pay the freight and any loss or damage caused to the owner or to other persons; the consent of the master prevents only the claim of the owner for damage, but not the claim for the freight. Only this can be the meaning of the paragraph according to its disposition and wording, and according to the general principle explained above. If the Report recommends the insertion of another provision into the draft, this meaning should be put clearly, and the same rule concerning the freight should be laid down for the case where the shipper has committed no fault in shipping

illegal or dangerous goods (cfr my treatise on Maritime Law p. 104, 123-126 ; § 13).

In further conformity herewith § 636 of Code of Comm. provides that, if part of the cargo becomes illegal after the commencement of the voyage, full freight is due even when this part has been discharged on the way. If it becomes illegal before the commencement of the voyage, the shipper may replace it by other goods or cancel the contract against payment of half freight. If he does not choose either the one or the other, he has to take back the illegal goods and to pay full freight. In a different manner, it is true, § 634 provides for the case, where the whole cargo becomes illegal after the commencement of the voyage : in this case each party, after having waited 3 or 5 months, can cancel the contract without compensation to the other party, the master being entitled to claim pro rata freight for such part of the voyage as is effected. But this paragraph is contradictory in itself and seems in no way to justify the contention of the Report that, if the pro rata freight were abolished, according to the system of the Code of Commerce, no freight would be due. From the above remarks, on the contrary, it appears that the owner would be entitled to the full freight.

Sect. e does not belong to this question. It follows from the rule, to be laid down in another part of the draft, that full freight is to be paid, when the shipper withdraws his goods in the course of the voyage. For, the sale of the goods in consequence of their damaged condition cannot be effected by the master as representative of the owner, but only as representative of the shipper. That this case is quite different from the questions dealt with in the former sections appears also from the circumstance, that here the freight is also due, when the damage is caused by an accident.

It is recommended, according to a proposal made in the Commission by Dr Behn, to replace art. 1 and 2 by the following article :

For goods not delivered at the port of destination, no freight is due unless the non-delivery be attributable :

- a) to the shipper or his representatives ;
- b) to the condition or the nature of the goods shipped.

Art. 3 and 4 which were taken from the proposal of Lord Kennedy, are approved by the Commission, but seem contrary to Code of Comm. § 617 and to the fundamental rule of art. 1. Indeed, for making an exception to this general principle, when the freight is not stipulated according to the quantity of the cargo but in a lump sum, there is the less reason, as the Report states, that there does not exist any custom as to this. If in discussing the rate of freight for a whole cargo the parties cannot come to an agreement as to the freight per ton and finally agree upon a lump sum, can that have the consequence that, if by accident most of the cargo or the whole cargo perishes, the full freight shall nevertheless be due ? This provision is a just one only for the hire of a ship, and according to sub. 2 of the preamble the draft was meant to apply also to that case. But the Commission has recommended to strike that section.

A stipulation, that the freight shall be due, goods lost or not lost, is also contrary to the principle of art. 1. Such stipulations ought not to be furthered, as would be done if the risk of the destruction of the goods in their original kind would be laid upon the owner. It does not seem reasonable to pronounce a presumption in favour of such stipulations, that are contrary to the nature of the contract of affreightment, and especially to extend this presumption to freight-advances, which are by no means obsolete to day. It is not indifferent, what the law, even a

law subject to private stipulations, prescribes. It is much easier to guard the position of the law, than to enforce a stipulation against the law.

Art. 1 and 2 seem unjust against the owner, art. 3 and 4 against the shipper. The German Code of Commerce gives them both their right.

It is recommended to strike art. 3 and 4 or to lay down the contrary presumption.

D^r GÜTSCHOW.

Hamburg, June 1911.

FRANCE

FRENCH ASSOCIATION OF MARITIME LAW

R E P O R T

on Shipowners' Liability in case of Personal Injury

BY

M. PAUL DE VALROGER

Doctor in the Laws

Advocate at the Council of State and the Supreme Court.

Until 1909, the International Maritime Committee had reserved the matter of shipowners' liability in case of loss of human life or personal injury. In 1909 they have put it on the Agenda of the Bremen Conference in view of obtaining preliminary studies on the subject and, in fact, at that Conference there were numerous reports (1) sent by the national associations and, at the meeting itself, important preliminary discussions. But no definite system had been schemed. Finally, during the last session of the Diplomatic Conference held at Brussels in September 1910, the Delegates of Different States were formally

(1) See Bulletin no 24 of the International Maritime Committee, containing especially a first report presented on behalf of the French Association by M. R. Verneaux).

of opinion that it was necessary to regulate the question of loss of human life and personal injury. Indeed, it is difficult, whilst dealing with the international regulation of the limitation of Shipowners' Liability, to leave aside a matter the humanitarian character of which draws more particularly the parliaments' attention and the interest of which increases with the number of passengers carried and with the diversity of flags under which their voyages are accomplished.

The following formula has then been proposed as corresponding to the views of several delegations :

“ When an accident caused by the fault or neglect of the master, the crew or other persons in the ship's service whatsoever, has resulted in loss of life or personal injury, the shipowner is liable towards the persons injured or parties concerned, beyond the limit of liability provided in art. I, to the extent of £ 7 per ton gross register of the vessel ; in case such sum should prove insufficient to meet the claims of said persons injured or parties concerned, they shall concur for the surplus with the other creditors on the ship's value or, eventually, on the 8 £ provided in art. I. ”

“ The shipowner's liability towards the persons employed in the ship's service and the settlement of indemnities which may be due in such case are governed by the national law of the ship ».

At last the subject-matter has been put on the Agenda of the Conference to be held by the International Maritime Committee in Paris in 1911.

Under these circumstances the French Association of Maritime Law have entrusted one of their commissions with the care of presenting a report.

This work has caused the Commission to examine successively the following points :

I. — *Who are the creditors in respect of personal injury?*

Must be taken into consideration : 1^o the passengers ; 2^o the crew ; 3^o the workmen in the harbours.

A. — In respect of passengers, the rules to be prescribed must include the claims against a third vessel.

B. — In respect of the Crew, an international agreement should not on principle deal with them, because nearly in all countries the professional risks of the crew are covered by the laws establishing special Funds, indemnifying the sailors — and those who are assimilated to them — or their heirs, whoever the author of the damage may be. In consequence they should be left to their national law and should only be entitled, in order to be indemnified, to apply to their national Fund. This latter body solely can eventually be in a position to take advantage of the provisions of the international agreement. But all this is strictly accurate only as far as the crew concerned be of the same nationality as the vessel on board of which they are employed. For the crew whose nationality is different from that of their vessel, the law of the flag does not protect them any more ; should it not be necessary therefore to grant them a right of claim in the draft of agreement ?

C. — In respect of the Workmen in the harbours, they do not, generally speaking, make agreements directly with the shipowner or master, but with several contractors who take insurance for their benefit against professional risks. In case of accident these contractors shall generally maintain an action against the shipowner, but not the workmen. There is no need consequently to deal especially

with this case and to provide a particular liability in respect of them.

II. — The burden of proof of liability.

Towards the creditors for personal injury must liability be presumed, such as is the case in respect of material damages, or must it on the contrary be subordinate to the proof of a fault on the side of the party injured? The Commission were unanimously of opinion that the rules applicable to the carriage of goods should not apply to the victims. Indeed there is no assimilation between passengers, sailors and workmen on the one hand and packages on the other hand. The liberty of movement possessed by man implies the responsibilities of his acts; the imprudence of the party injured shall be frequently the cause of the accident. He cannot therefore claim for the damage against a third person unless the fault of the latter be specified. Our French jurisprudence moreover draws the same distinction between carriage of goods and carriage of persons in respect of carriage on land.

III. — What are damages to include.

The Commission, unanimously, has been also of opinion that the damages awarded to the persons injured must only include the damage directly and immediately caused, exclusively of personal suffering and indirect damage.

Concerning these two last points it may be mentioned, moreover that the Commission took reference to the solutions admitted by the Association in their meeting of 1 July 1909.

IV. — *The limit of liability of the shipowner.*

But when once the nature of the liability of the shipowners towards the complainants or parties concerned is determined, it was not possible to consider this new liability as unlimited. This would have been contrary to the elementary principles universally admitted in maritime law and founded upon reasons too well known and too evident so that we may dispense with further insisting upon this point in this report.

Which shall therefore be the limit of liability of the shipowner towards the creditors in respect of personal injury?

It may be reminded that two drafts, A and B, examined in another report, have been prepared, concerning the liability of shipowners generally.

According to Draft A the shipowner is liable upon the ship, the freight and the accessories of ship and freight (art. 1), but according to art. 6, he has the right to liberate the ship, the freight and their accessories by the payment of a sum of 8 £ per ton gross Register of the vessel. According to Draft B, the shipowner is liable to the extent of the value of the ship, the freight and the accessories of ship and freight, such value being limited to 8 £ per ton gross Register of the vessel.

The proposition formulated at Brussels in respect of personal injury shall be inserted in either of the Drafts. It must be examined on its own merits.

It is evidently an increase of liability in respect of the rules admitted in the continental legislations.

A first question has to be solved : which should be the burden resulting from it for the shipowners ?

Mr Louis Franck, in a note communicated to the different associations, bases his opinion upon the statistics of English Clubs covering this risk to the same extent as in the text proposed, and says that they show that the annual burden would not exceed 0.0015 fr. per ton (1).

On their side, the large German Navigation Companies consulted on this point have declared that as far as they were concerned the claims for personal injury were very rare.

If reference is taken to these figures and declarations it appears that the risk is not a considerable one and that consequently the liability limited as in the text proposed could be imposed upon the shipowners.

However we think that these elements could not be considered as positive data disposing in terminis of the matter. They give raise, indeed, to the following observations.

The Clubs the calculations of which have been referred to, cover principally the risk of cargo-boats, that is to say of vessels which do not carry passengers or at least very few of them. On the other hand in order to fix his figure of 0.0015 fr., Mr. Franck supposes the validity of the negligence clause and its application. Now, according as the validity of the negligence-clause shall be admitted or not, the figure representing the risk may vary considerably.

Moreover it should perhaps be advisable to extend a little more than has been done until now the

(1) The North of England Association values this risk. according to the results of 1907, 1908 and 1909, to the sum of 0.375 penny i. e. fr. 0.0037, the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association to 0.146 penny i. a. fr. 0.0014.

inquiry to the large navigation companies carrying passengers.

Finally, in order to estimate this risk, the investigations ought to be made upon a long period. Differing on this point from the material damages, a heavy accident occurs rarely for personal injury because of the care taken to save human life. Caution must therefore be taken not to make estimations bearing upon a short period of time during which only individual accidents should have occurred.

It is only under the benefit of the observations and of new estimations to be made that we shall admit of the supplementary liability of the shipowner in respect of personal injury on the basis of 7 £ per ton.

V. — *Relation between the creditors in respect of personal injury with the other creditors of the ship.*

If we refer to the text proposed by the International Maritime Committee we observe that the life-claims are warranted by two items : 1^o the ship or her value, or the substituted sum of 8 £ per ton ; 2^b the sum of 7 £ per ton.

The first item is not solely appropriated to the life-claims but also to the claims for material damages, in which it differs from the second item (7 £ per ton) which is only appropriated to the life-claims.

It must be examined how the relations between these two sorts of creditors shall be regulated on the first item : the ship, her value or 8 £ a ton.

Three systems may be proposed : 1^o the life-claims shall first contribute with the claims for material damage on the value of the ship or 8 £ a ton ; it is only in case they can not be paid by this item that they may pretend to the additional liability of 7 £ a ton.

2^o The creditors in respect of personal injury shall be at liberty either to be indemnified first upon the first item in contribution with the other creditors, or to take advantage de plano of the additionnal liability of the shipowner.

3^o The creditors in respect of personal injury shall have to ask payment first upon the sum of 7 £ a ton ; it should only be in case of insufficiency of the latter sum that they would be entitled to concur with the creditors in respect of material damage on the 8 £ a ton or the value of the ship. This is the system adopted in the above-mentioned draft.

In spite of the arguments presented by one of the members of the Comission in favour of the first system, the majority were of opinion that the third system ought to be proposed to the Association. They based their opinion upon two reasons : 1^o the two first systems have the serious inconvenience of restraining arbitrarily the security of the creditors for material damage whereas the security especially appropriated to the life-claims remains untouched : now, the intention of the proposition concerning life-claims is not arbitrarily to diminish the share of the creditors in respect of material damage, but to institute a special liability of the shipowner for life-claims ; in the two first systems, and principally in the first, the result is that the creditors for material damage bear part of the indemnities due for life-claims ; 2^o the third system is the one which is admitted by the practice of English legislation. As the liability of 7 £ a ton for life-claims is proceeding from this legislation, it is logical to admit also the third system which it consecrates and to adopt the solution as contained in the text-proposed at Brussels.

The three systems which we have just exposed allow the creditors for life-claims to maintain eventually their claim

on the security appropriated also to the claims for material damage. Some members of the French Association objected that this may lead to complication and delay in the adjustment of the claims for material damages ; if, indeed, it is easy, by reason of the policies which cover the goods almost always, to estimate the claims for material damage and if, consequently in most of the cases the settlement of the accidents concerning the goods is made amicable and rapidly, this is not so when the estimation of human life and the damage caused by personal injury are to be assessed. Legal proceedings shall be necessary as a rule. Is it possible therefore to admit that in consequence of the eventual claim of the creditors in respect of personal injury on the security of £ 8, the adjustment of the material damages shall be to a considerable extent paralysed and delayed so as to prevent even a settlement concerning these damages ?

It has therefore been proposed to award a right of claim to the creditors in respect of personal injury only upon the security of £ 7, considering that these creditors could not complain, as they are entitled to £ 7 per ton not only upon the ship and freight but even on the general estate of the shipowner.

The objection raised by the partisans of this system is, it cannot be denied, serious. But it must not, we think, check altogether, if we consider the sphere of application of the draft of international agreement.

First of all it is possible that in consequence of the bad financial position of the shipowner or of any other circumstance, the complainant for life-claims has not in fact any other security than ship and freight.

But, moreover, one must not forget that the Draft of International Agreement does not only concern France, but concerns countries who do not admit, like we do, the

right of abandonment. If one may say that in France the new legislation should be an advantage for the creditors in respect of life-claims because they would not fear the consequences of the right of abandonment as the ship-owner is personally liable for the security of £ 7, — the position is not the same in England for instance : in this country, according to existing law, the creditors in respect of life-claims have the right of claim upon the security of £ 7 and, accessorially in contribution with the other creditors, upon that of £ 8, which amounts in total to £ 15 for which the shipowner is personally liable. If the security of £ 8 is suppressed for the life-claims, it is evident that the position of life-claimants is made worse in England, as one only of both securities is left over.

For all these reasons we think that the system must be adopted according to which the creditors in respect of personal-injury are entitled first to maintain an action upon the security of £ 7 and accessorially upon the one of £ 8.

This system works in England since a long time : it has the advantage of experience. The inconveniences indicated above concerning delay in the settlement of material damages seem not to have been obvious in an important degree. As to this it would be useful to know the methods used in England in order to avoid delay in the payment of the creditors in respect of material damages, when there are on the other hand life-claimants.

VI. — *Relations of the life-claimants between themselves*

After having regulated the relations of the life-claimants and the creditors for material damage, the Commission had to deal with the relations of the life-claimants between

themselves. In respect of this, the text prepared at Brussels shows a gap which has to be filled up. Should it be decided that the creditors ought to be paid rateably upon the security devoted to them, just like the creditors for material damage? If this system were adopted the humanitarian aim which is to be kept in view would be sometimes missed, because a creditor, to whom a large indemnity is awarded, would absorb almost completely the security and leave to the others only derisive sums. Now, in the matter of life-claims, the indemnity is in proportion to the value of work and activity of the person injured, in one word to its financial earnings; in consequence the claimant who obtains a large indemnity shall not be often the one who needs most urgently an indemnity. It ought to be avoided that the heirs of a mighty financier should take almost the whole of the security to the prejudice of poor émigrants for whom an indemnity even very moderate might be by far of greater help.

It is therefore just, if the spirit of law governing the indemnities in respect of personal injury is to be observed, to limit in case of concourse between several creditors the sum to which one of them shall be entitled, for instance to Fr. 50.000.

Such is the principle of equity which the French Association of Maritime Law formulates but its application is rather complex.

First of all the French Association has been of opinion that in order to avoid extreme complication with the adjustment of material claims, regard should only be had to the security of £ 7 devoted to life-claims.

This first point settled, the most simple system for the application itself of the principle seemed to be the reduction to Frs 50.000 of all the claims exceeding this sum. Any creditor for life-claim shall not be entitled to declare

in the contribution a figure superior to that. A distribution shall be made then between small and large creditors whose claim shall be thus provisionally reduced. In this first distribution it is to be presumed that in consequence of the reduction of the large claims, the small creditors shall receive amounts approaching very nearly the integral amount of the indemnity due to them. If, after this distribution, the small creditors being completely paid, there remains money available on the security, a second distribution shall take place for which no distinction shall be drawn between the large and small claims not completely paid. Each life-claimant whose claim exceeds 50.000 frs shall recover the right to maintain action for the whole of his claim, after deduction, naturally, of the sums received in the first distribution.

The following text appeared to express the idea of the French Association :

« In the event where the guarantee especially intended for personal injury (£ 7 per gros ton register) should not be sufficient, claims exceeding 50.000 francs shall be reduced to that figure, and then there will be a first distribution at the rate of the claims thus reduced. A second distribution shall then take place of the whole amount available after the first distribution, between the creditors whose claims are not fully paid out. »

It must not be concealed that according to this system, when no second distribution of the security shall be possible and the small creditors be numerous, the amount awarded to the large creditor shall be seriously diminished in consequence of the reduction of his claim even to Frs 50.000.

Supposing the security of £ 7 be of Frs. 300.000, the claims are :

1 creditor A — indemnity of 300.000 Frs.

10 creditors B — indemnity of 20.000 Frs. each,
i. e. 200.000 Frs. in total.

40 creditors C -- indemnity of 10.000 Frs. each,
i. c. 400.000 Frs. in total.

The indemnities claimed amount to the sum of Frs. 900.000 and the security of £ 7 is only of 300.000 Frs. There is thus insufficiency of two thirds. The claim of the large creditor A is then reduced from Frs. 300.000 to 50.000, which works out to a total amount of claims of 650.000 Frs. instead of 900.000. Taking this figure of 650.000 Frs. as basis, the security of 300.000 Frs. shall be distributed by contribution. Now the result is that the creditors B shall receive in this way about 9.150 Frs. instead of 20.000 Frs. and the creditors C 4.600 Frs. instead of 10.000 Frs. As to the large creditor A he shall only receive about 21.600 Frs. instead of 300.000 Frs. to which he is entitled and instead of 100.000 Frs. which he should have received if the ordinary rules of the contribution had been simply applied without making any reduction of his claim. It may be questionable whether the intention of favouring the small creditors does not amount to a prejudice towards the large creditor in reducing too much the figure of the indemnity he receives.

Thus, instead of reducing the claim itself before the opening of the contribution, all the creditors could be allowed to maintain action in the contribution for the indemnities awarded and to reduce only the dividends which after calculation in the contribution should exceed 50.000 frs ; after this an apportionment between the small creditors of the amount exceeding every dividend of 50.000 frs. rateably to their claims. When the small creditors should have been completely paid the amounts available should be apportioned anew between the large

creditors whose dividends should have been reduced. Taking the same figures as before, the result is that the small creditors B and C receive about 700 or 600 fr. less, but the large creditor receives instead of fr. 21.600 the amount of Fr. 50.000, which is perhaps more equitably in proportion with the figure of the indemnity awarded of 300.000 frs.

VII. — *Negligence Clauses*

The Commission have examined the question whether, considering the limit of liability of the shipowners toward the creditors for life claims, the validity of the negligence clause exonerating the shipowner of any liability for personal injury occasioned by the negligence of captain or crew, should be maintained or, on the contrary, to declare it null and void on the ground of public policy. If the validity of this clause be maintained, the provisions relating to compensation for personal injury, it is to be feared, shall be without effect in most of the cases ; such clause is nearly always printed on the tickets and the passengers are not in a position to discuss it at the moment they go on board. The provision in question therefore can only be of effect in case of collision and as between the owner of the colliding ship and the passengers of the ship collided with.

By reason of the humanitarian views which are predominant in this matter, the majority of the Association have been of opinion to declare null and void, on the ground of public policy, any clause to the effect of annihilating the liability determined by the new disposition.

It must be added that if, notwithstanding, the validity of such clause should be admitted, it would be useful to insert the following proviso in the draft of international

agreement : « *The managing owner or the shipowner shall always be at liberty to exonerate himself from the negligence or default of master, crew or any other person in the ship's service. — In case of collision where both are to blame the liability shall never be joint and several.* » If, indeed, in case of collision, where both are to blame, the two captains are held responsible jointly, the negligence clause inserted in the ticket by the shipowner becomes perfectly illusory, because notwithstanding this clause the passenger shall be entitled to claim the whole of the indemnity against the captain of the colliding ship who, after payment of an amount exceeding the part incumbent upon him, shall take his remedy against the captain or shipowner of the carrying ship. Now, the latter shall not have the right to oppose to this recusory action the negligence clause accepted by the passenger. If consequently, the validity of the negligence-clause is maintained, it is necessary, in order to be logical, to provide a disposition to the effect of excluding joint liability in case of collision where both are to blame.

VIII. — *Personal negligence of the Shipowner.*

After having thus studied the limit of liability of the shipowner for personal injuries caused by negligence of captain or crew, the Association have dealt with the personal negligence of the shipowner, which may be neither limited nor escaped. By reason of the complexity of construction of modern vessels it was necessary to determine the notion of personal negligence of the shipowner. In respect of this, M. Autran made some very good observations in 1909 at the Bremen Conference : « As far as personal negligence is concerned, he said, the principles must be in harmony with the modern transformations and

the development of maritime business.. It is self-evident that, in respect of inherent vice, no comparison is possible between the structure of our modern vessels and the old ships ; the most accurate diligence could not avoid an omission, an error, if you consider the complexity of the machinery of the steamers of the last pattern. » But as no disposition on this point has been inserted in the drafts of agreement in respect of material damage, the Association are of opinion that no text can be proposed in this sense for personal injury.

PAUL DE VALROGER.

BELGIUM

BELGIAN ASSOCIATION FOR UNIFICATION OF MARITIME LAW

Limitation of Shipowners' Liability for Loss of Life and personal injuries

The International Maritime Committee, when considering the question of limitation of Shipowners' Liability, always voluntarily restricted their labours to the losses and damages of a purely material order. In fact it seemed hopeless even to try to arrive at an agreement on a matter more extensive, involving the numerous interests which are everywhere in close connection with the protection of human life, if there was no possibility to arrive at an understanding where only pecuniary interests are concerned.

But, since that time, the ideas have progressed. At the meetings of the International Maritime Committee, an agreement was arrived at as to the basis of a uniform legislation with regard to material damage, and such agreement seems very near in the deliberations of the Diplomatic Conference. It therefore appears possible to complete the work and perhaps to settle the question of limitation of liability for material damage as well as for loss of life and personal injury.

In the notes prepared in view of the Diplomatic Conference's session of 1910, several Governments expressed

this wish. The fact that the desire to have these problems solved was expressed by the Britisch Government, by the German Government, by the Governments of France and of Spain, and that in the course of the discussions, that wish was supported by the plenipotentiaries of Italy and of Austria-Hungary, would have been sufficient to remove the last doubt.

At the same time, the General Secretaries had taken up again the study of the draft, having especially regard to the economical consequences which may be involved by the general application of either of the systems which are at present in force. In the first place, it was to be ascertained whether it is true that the additional £ 7 limit as it exists in England, is really a heavy burden for shipowners. At a first glance, and theoretically, it seamed that the answer to this question would be in the affirmative. But a more thorough examination of the question, a detailed study of figures has revealed that this risk of liability does, in fact, correspond to charges which are very much inferior to what was the general opinion. The latter was apparently based on some individual cases and on the estimation of the risks resulting in certain instances from special insurances ; but during these last years the general extension of insurance against professional risks in England and its application to seamen, on one hand, and on the other side the fact that most all the risks of liability for loss of life are nowadays covered by the Mutual Clubs, have given an opportunity of comparing a good many statistics which where unknown before. Very important Shipowning Companies have, on their side, given additional information. These studies were carried on in various countries and these result was that, in fact, the risk of such claims is, in practice a very light burden ; even under the present British law, experience based on a tonnage of several

millions has shown that this risk represents, at the most, a few farthings per ton and per annum.

Under these circumstances, the Belgian Association for Unification of Maritime Law is of opinion that if an international agreement can be arrived at on the basis of an additional liability of £ 7 per ton in favour of claims for loss of life or personal injury, it would be advisable to adopt this reform. Its humanitarian and generous character will not fail to appeal to public opinion in favour of the movement towards unification of maritime law.

But the Belgian Association are of opinion that in such matters, like in others, we must limit ourselves strictly to the question submitted to the Conference. The question under discussion is that of limitation of liability; but we have not to examine the foundation or the basis of this liability itself. Therefore we have not to appreciate whether the liability of the carrier by reason of personal injury, is to be a matter of « public order ».

The question of exonerating clauses is quite different from the matter under discussion ; because, we would trespass here upon the field of the liberty of contract. Certainly, this problem deserves our attention. But we would only, without profit, increase the difficulty of the debate if we should try to solve it piecemeal : for from promoting the whole of our work, this would only be a hinderance to our labours : we would thereby diverge from the prudent and circumstantial method which we have always followed hitherto, without any chance of practical success.

GREAT-BRITAIN

CHAMBER OF SHIPPING OF THE UNITED KINGDOM

London, August 2^d 1911.

*The Secretaries General, International Maritime
Committee, Antwerp.*

DEAR SIRS,

With reference to your letter of the 20th June, I have taken an opportunity of consulting the President of this Chamber, and am authorized by him to express agreement with the view that the liability of Shipowners in respect of personal injuries should be limited to a fixed amount, calculated independently of any liability in respect of material damage, at £ 7 per ton.

I am however to urge that the tonnage to which the £ 7 limit refers should be ascertained in the same manner in which the tonnage is now ascertained under the Merchant Shipping Acts for the purpose of fixing the limit of a ship-owner's liability in this country.

Yours faithfully
NORB. M. FARMAN
Secretary.

HUNGARY

HUNGARIAN ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

REPORT

on the Draft-Treaty on Freight prepared by the
London Commission on 27-28th February 1911

BY

Dr. ANTONIO VIO, S^r,
Advocate

PREAMBLE

This chapter first declares that the draft in question is applicable to the carriage by sea-going vessels. We are to conclude from this that it will apply equally to carriage of goods effected to a sea sea-port and to any other place on a stream or a river or on any other territorial waters provided the goods are carried by a sea-going vessel. But, shall this law also apply to combined voyages, where the latter part of the voyage is to be effected by means of a vessel or steamer only sailing on rivers or inland waters? This ought to be the case, but then it might be well to state so clearly in the law itself.

FIRST PART

Art. 1. — In their former reports, the Hungarian Association had expressed themselves in favour of an *equity-freight*. On the other hand, the draft now under consideration adopts, in its article 1, the principle that no freight is due where goods do not reach their destination with the vessel on which they were shipped, or at least by the care of its owner or captain. As the London Commission has again adhered to the English principle according to which no freight is due when the goods do not reach their destination, and as the final object of the International Maritime Committee is to arrive at an agreement which shall be the common rule for all maritime nations, I propose that the Hungarian Association should adhere to the opinion of the majority and accept the principle proposed by the London Commission.

I must however observe that the draft of Lord Justice Kennedy, annexed to the draft of the London Commission, states as follows in its article 2 : « freight is not due for things which are not delivered by the carrier at destination ».

Also the draft-treaty now under consideration, in the preamble, states that the « expression freight means the reward of the shipowner or carrier by sea for the carriage and the delivery at an agreed destination... ». Therefore, art. 1 ought to be worded as follows : « No freight shall be due for goods which are not delivered at destination ».

If this wording was adopted, one of the possible consequences would be that, if after having reached the port of destination the goods are, by accident, destroyed by fire before having been discharged, the shipowner would not be entitled to the freight.

Art. 2. — This article provides for the cases where freight shall be due, though the goods are not delivered at the place of destination.

Paragraph *a*) is to be approved, but par. *b*) « where the goods have perished by reason of their defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature provided no accident was the primary cause of the loss » ought to be completed by the following addition « and of which the carrier, or his servants or agents had no knowledge, or of which they had received no notice. »

Paragraph *e*) provides for the case where goods are sold by the captain in the course of the voyage, and states that freight is due « where goods are necessarily sold in the course of the voyage owing to their damaged condition, whether same arises from their nature or inherent vice or from an accident, provided the goods were then in a condition to have reached the port of destination in specie. » It seems to me that, I have to make the following remark at to this: the proof of the condition alluded to in this article will be very difficult and shall give raise to endless discussion.

In fact, what surveyor could, in every particular case, appreciate to a certainty whether this or that damaged merchandise could reach its destination in specie? The more so as it will not always be possible to determine the length of the voyage to be accomplished. And what would it avail that the goods could reach their port of destination in specie, if they are damaged to such degree as to be quite worthless?

For these reasons the draft of Lord Kennedy seems to me to be more in harmony with the fundamental principle when stating that « no freight is payable where the goods are actually lost or damaged by damage arising during the

voyage, as where e. g. 1^o Sugar in mats, shipped as sugar, is washed away, or 2^o where the goods arrive at their destination but are by damage during the voyage so deteriorated or changed in their nature as to be no longer merchantable as goods of the kind shipped, as e. g. dates so saturated during the voyage with water and sewage matter as to be unfit for human food, or a fencing wire so damaged as to be worthless except as scrap iron. »

This article does not mention the case where the goods are sold by the Captain, during the voyage, for the needs of the vessels. Supposing that the Captain may or must have the right to do so, then freight ought to be payable as is proposed in the draft of Lord Kennedy, seeing that the owner of the goods has a right to claim the value of the merchandise sold. But, by not mentioning this case the intention has been perhaps to prevent the Captain from selling for the needs of his vessel any of the goods carried? Further no mention is made of freight for goods the value of which is not refunded to their owner by way of general average contribution.

If the party interested obtains the value of the goods carried, it is but equitable that he should pay the freight. Some people contend that this is a question which has no relation to the matter under discussion, as it is a general average question; but if we admit the principle that no freight is payable for goods not delivered at destination, it is but logical that, when enumerating the exceptions to this rule, mention be made of freight relating to goods sacrificed in general avarage; if not, it might, in good logic, be believed that this case is excluded.

The draft of Lord Kennedy especially refers to animals and provides « that no freight is due in respect of animals dying during the voyage. » This might lead to the belief

that in such case the carrier will lose his freight even if the conditions of article I, litt. b (i. e. loss owing to inherent vice or in consequence of defective condition at the time of the shipment) should happen. This cannot of course, be accepted as a just and reasonable rule, and therefore, in my opinion, the London Commission did quite right by not inserting a special provision with regard to the carriage of animals, but by maintaining for this the general rule.

Art. 4. — This article is as follows : « Prepaid freight, provided that the ship has sailed on the voyage, cannot be recovered back, although the goods are wholly or partly lost during the voyage. »

As a matter of course, when speaking of goods that are lost during the voyage, it must be assumed that the ship has sailed on her voyage; for that reason, either the words « during the voyage » or the words « provided that the ship as sailed on the voyage » ought to be left out.

SECOND PART

Art. 7. — According to the wording of this article, the Charterer is authorised to ship, and the shipowner is authorised to accept on board and to carry a kind of merchandise different from that contracted for, provided it does involve no prejudice to the rights and liabilities of the shipowner. As this provision is giving a very extensive right to the Charterer, it would be advisable — in order to protect the freighter or shipowner against subsequent damages — to add, after the last part of the phrase, the word « risks » so that the sentence would read as follows « provided that this does not impair the rights or augment the liabilities and *risks* of the shipowner. »

Art. 8 and 9. — According to these articles the ship-owner or shipper is authorised to cancel the contract and to withdraw his goods as well before as after the commencement of the voyage. If he does so before the commencement of the voyage, he shall have to pay half the stipulated freight (and in addition the cost of discharging and reloading &c.) ; if he withdraws after the voyage has commenced, he has to pay the whole freight.

There are however some cases where he shall have to pay the whole freight, though the voyage has not yet commenced. On the other hand, the draft under consideration instead of saying that, states : « The voyage has commenced within the meaning of this section :

- 1) when the Charterer has given sailing orders to the Master or
- 2) when the Charterer has shipped the whole or part of the cargo and the lay-days have expired. »

Why thus create the fiction of a commenced voyage, when in fact, there is not yet such commencement? Would it not be much more simple and logical to mention both these cases only as exceptions, for which the whole freight shall be payable, though the voyage have not yet commenced?

Art 10. — This article alludes to the case where the shipowner is at liberty to consider the contract of affreightment as cancelled, though the Charterer has not formally expressed his intention to that effect. The first case is that where no merchandise has been tendered for shipment within the stipulated lay-days.

This provision by itself raises the question : And if the charterer or shipper has stated his intention to load the goods within the delay provided for demurrage, shall then the Shipowner be bound to accept same, or may he stick to this implied cancellation of the contract of affreightment and claim payment of one half of the freight ?

The second is that where no substantial part of the goods has been shipped within the delay stipulated (including demurrage days). But how is it to be appreciated whether a lot of merchandise is or not a substantial one? Both these questions should be elucidated :

Art. 15 deals with the case of dissolution of the contract and provides that the contract is cancelled not only when the vessel is lost, but also in case of loss, before or after shipment, of the specific goods which were shipped or intended for shipment.

The result is that when the contract of affreightment does not refer to specified goods, but only the merchandise whose kind has been indicated, the contract of affreightment shall not be dissolved on account of the loss of a part of the goods of a certain description, but the charterer shall be bound, if the shipowner requires, to provide other goods of the same kind, or, to pay as may be the case, half freight or the whole freight.

Art. 20. — This article provides that where goods are carried under a through-bill-of-lading, each carrier shall be liable only for such part of the loss of or damage done to the goods whilst he was in charge of them. It adds however that the consignee is also at liberty to sue the last or through-carrier.

Does this right of suing the last carrier include his liability even when he can show that the damage has not occurred while he was in charge of the goods? Or does it mean that the consignee shall have the right to sue the last carrier and the through-carriers and that those among them who cannot prove that the loss or damage have not occurred whilst they were in charge of the goods, shall be jointly and severally liable to make good the damage?

If such is the meaning of the article in question, it

ought to have been stated more clearly; instead of « trough-carrier », it should be « the intermediate carrier ».

SIXTH PART

Art. 26. — The article begins with the words :

« In case of a time-charter, hire is to be paid from the next day after the Master has given notice of his readiness to take cargo in. »

Now, the question is whether the day following the notice shall commence running from the earliest hour in the morning, without taking into account if the notice has been given in the morning or in the afternoon of the preceding day, or whether it shall only begin running from the same hour at which notice was given on the preceding day ?

HUNGARIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REPORT

on Liability in case of Personal Injury

BY

D^r ANTONIO VIO, S^r, *advocate*

FIRST PART

Comparative Law

I. — *Conditions of the Liability.*

I. — The liability in case of death or personal injury caused by negligence of the shipowner, captain or crew of a vessel is governed by the Austrian Civil Code of 1911 before the royal tribunal of Fiume, which is the sole jurisdiction having cognisance of maritime affairs for the city of Fiume and the hungaro-croatian coast.

The fundamental principle is laid down in articles 1293 and 1294 :

Art. 1293. « Damage means any prejudice sustained by another in his estate, his rights or his person. The loss of profits which may be expected according to the ordinary course of things must be discriminated thereof. »

Art. 1294 « Damage is caused either by wrongful act or omission of another, or by the act of God. Wrongful damage may be caused either voluntarily or unvoluntarily.

Voluntary damage is caused either by fraudulent intention, when it is the result of a conscious will, or by default, when it is the result of reproachable ignorance or neglect or of want of reasonable care. Both cases are called negligence. »

2. — Art. 1295, 1296 and 1297 of above-mentioned law give answer to this question :

Art. 1295. « Anyone is entitled to claim from the author of a damage due compensation for the prejudice sustained through negligence. The damage may have been caused through violation of any contractual and personal obligation, or out of the scope of any contract. »

Art. 1296. « In case of doubt damage is presumed to have been caused without another's negligence. »

Art 1297. « But a presumption exists also that any person able to discern is capable of such degree of care or attention as is to be expected from ordinary mental powers. He who does not exercise such degree of care or attention in actions resulting in a diminution of another's rights is negligent. »

Liability in respect of another's negligence :

Art. 1313. « Nobody is responsible as a rule for the wrongful acts in respect of which he is unconcerned and in which he has taken no participation. Even in such cases where law is to a different effect, the remedy against the author of the damage is reserved to him. »

Art. 1314. « If a person engages without certificate the services of another whose mental or physical state is dangerous, or if such person maintains consciously such other in his service, such person shall be responsible towards the master of the house or the co-inhabitants for the damage occasioned by the dangerous character of the person employed. »

Art. 1315. « If someone employs knowingly such dangerous persons or entrusts any works to an unable person, he shall be liable in respect of the damage occurring to thirds by reason of that.

Art. 1316. « The landlords, mariners and carriers are answerable for the damage caused by their own servants or by those sent by them, to the effects of the travellers in their house or vessel, as well as to the objects carried (art. 970). »

3. — Art. 1298 gives answer as follows to this question :

Art. 1298. « The burden of proof rests upon him who contends that he has been prevented without any negligence on his part, from accomplishing his obligations either contractual or legal. »

4 and 5. — It must be answered to these questions according to the general principles as stated above but with special regard to art. 1299 and 1300 who run as follows :

Art. 1299. « If a person acknowledges himself publicly as practising a profession, an art or an industry or if a person without necessity undertakes freely a business the accomplishment of which requires particular technical knowledge or extraordinary diligence, such person gives to know by the fact itself that he acknowledges his necessary diligence and the necessary and extraordinary knowledge; it is consequently answerable for non-fulfilment in respect of that. But if he who entrusted such person with the business has known its inexperience or could have known it with ordinary diligence, he is also to blame for negligence. »

Art. 1300. « An expert is also liable in the case where in consideration of a fee he gives by negligence a prejudicial advice in matters resorting to his art or science. With the

exception of this case, an adviser is only liable for the damage he causes knowingly to another in giving the advice. »

6. — The answer to this question is included above sub n° 3. In ascertaining whether there is casual accident or Act of God, regard must be had to following dispositions :

Art. 1311. « Mere casual accident falls upon him in whose estate or person it occurs. But if someone has determined the casual accident through negligence, or if he has violated a law which attempts to prevent casual damages, or has interfered without necessity in another's business, he shall be liable for the damage which should not have occurred otherwise. »

Art. 1312. « If a person has rendered a service to some one in case of danger, he shall not be liable for the damage which he has not prevented, unless it should have by negligence hindered another whose interference should have been more effective. But even in this case such person may counterbalance the damage caused with the advantage surely procured. »

II. — *Persons entitled to sue.*

Art. 1327 disposes as follows : « If personal injury results in death the damages shall include not only all the costs but also compensation to the surviving widow and children for the loss sustained by them. »

III. — *Damage and loss of profits.*

1. — The answer is to be found in art 1325 and 1326 :

Art. 1325. « He who causes personal injury is liable for the medical expenses of the injured, for compensation in respect of loss of profits if the injured becomes unable to

work and also in respect of the prospects lost and he must pay him moreover, a certain amount for bodily sufferings according to circumstances. »

Art. 1326. « If the person injured remains crippled this must be taken into consideration especially if that person is a woman, as far as her advancement in life might be impaired ».

IV. — *Negligence clause.*

The general Civil Code does not mention this clause. But as far as the claim of the injured or his heirs is founded upon a contract the negligence clause may be opposed with success, except always, of course, if the damage has been caused on purpose, and without that this clause may have any influence upon the penal or disciplinary responsibility.

V. — *Prescription.*

There exists a three years' prescription :

Vide art. 1489 : « Every claim for compensation is prescribed after three years to be reckoned from the time the damage has been known to the party interested. If the damage is unknown to him or if same has been caused by *delictum*, the right of claim is only prescribed after thirty years. »

VI. — *Nationality.*

The citizenship of the prejudiced is indifferent :

Art. 33. « Foreigners are treated on the same footing as citizens in respect of civil rights and liabilities, provided the quality of citizen be not expressly required for the benefit of such rights. Foreigners must also in doubtful cases deliver proof, in order to enjoy the same rights as

the citizens, that the State to which they belong treats the citizens of this country just as its own citizens in respect of the right under consideration. »

PART II

Proposals for uniform international Law

A. — *Rights of the passengers against the carrying ship.*

Question 1. — It is desirable, no doubt, that the question of liability for personal injury during carriage by sea be regulated by international agreement. It is known to everyone that especially on board passenger-steamers, persons of different countries and States meet together, who are governed by different statutes.

Moreover the traffic itself exists between ports belonging to different governments. By reason of these circumstances the maritime accidents give raise to the question, which is difficult to solve, to know by what law compensation due to the injured or killed is ruled. The difficulty increases when injury has been caused by collision between vessels of different nationalities. As already said it is desirable to regulate these questions internationally.

Question 2 and 3. — In most countries the liability of Railway Companies has been fixed by Statute. The Hungarian law of the year 1874 (article XVII of the law) runs thus : § I... « If someone is killed or sustains personal injury in consequence of the management of a Railway concern, even in case such concern be not yet open to the public, the Railway Company shall be liable for such damage, provided the Company does not give evidence that the death or injury ensued by act of God (*vis major*),

by the unavoidable act of a third person, which could not be prevented by the Company, or by negligence of the deceased or injured himself. » .

According to this law the negligence of the Railways is presumed. Must this rule be extended to maritime traffic ? I think not.

Railways are not exposed to the same dangers of wind and Sea, as the vessels, and the greatest part of accidents on Railways are attributable either to the bad construction of the underground or to the bad condition of the rolling material or to the negligence of the employees, whereas the perils of the sea are so numerous, so unforeseen and unavoidable, that the presumption of casualty or of act of God should be rather founded.

A presumption of negligence against the shipowner or his servants is also irrational if one considers that the human beings are free of their movements and cannot be watched during the voyage by the captain or the crew and even less by the shipowner who is regularly absent. Apart from the numerous accidents caused by the carelessness of the passengers themselves, the case has occurred where a passenger during the voyage has jumped in the sea and disappeared with the intention to commit suicide, without anyone's notice How could the shipowner prove casual accident or act of God in such a case? It shall be more reasonable in consequence to stipulate that in case of personal injury during carriage by Sea the injured or his heirs and descendants shall have to prove negligence of the shipowner, Captain or Crew, the more as this is in accordance with the fundamental principles.

But an exception must be provided for the case where accident has been caused through the defective condition of the vessel, her parts or apparels, because such defective condition involves already negligence of the shipow-

ner or Captain. In such a case the Captain or the ship-owner must prove that the defective condition was an inherent vice i. e. a defect which could not be discovered by ordinary care and diligence.

Questions n^os 4, 5, 6 and 7. — Now we have to deal with the questions : Who is entitled tot claim? To what extent?

If the injured party survives, the right to claim belongs only to him.

As long as the injured lives, neither his wife nor his children and even less his other heirs have a right of action.

What may be claimed by the injured party?

First of all, of course, the medical expenses and then the loss of profits during the illness.

But if the injury results in death, what shall be the right of the heirs and relatives? The heirs shall be entitled to the same rights as those which should have belonged to the party injured had be remained in life, thus, the medical costs, the loss of profits during the illness and, in addition, the funeral costs, because all these expenses amount to a diminution of the deceased's estate. The widow, the parents, the children and such persons who were dependent on the deceased by law, by contract or by judgment, shall have the right to claim a further indemnity, which shall consist of the maintenance they were entitled to towards the deceased.

The liability of the Railways is regulated in this sense. The above-mentioned hungarian law of the year 1874 stipulates in its § 2 :

« The compensation due by the Railway Company in the cases of § 1 shall include following items :

i. In case of personel injury the Company is liable

in addition to the indemnity for medical costs, to pay damages in respect of such pecuniary prejudice which shall be sustained by the person injured in consequence of a temporary incapacity to work or of a diminution of the working capacity.

2. In case of death the Company shall be liable to pay the funeral expenses in addition to that which is specified in the preceding paragraph; moreover, the Company shall also pay the costs of maintenance and education if the deceased shall have such obligation towards any person by law or custom, inasmuch as such person shall be deprived thereof by the death ».

But the main difficulty resides in both cases in the measure of indemnity.

For instance, is the poor, who shall have been injured, entitled to the same medical treatment, to the same modern and expensive methods, such as baths, electric cures, massage, etc., just as the rich or the high officer?

Shall the poor be entitled, in case an operation be necessary, to the intervention of a renowned specialist, which most probably should be required by the rich?

And concerning the operation itself, shall the debtor have the right to require that the injured be operated even against his will because, if not, his wife and children should be forfeited of their right of action in the case death should ensue?

In addition to the medical expenses the injured shall be entitled to compensation for loss of profits. But here also the claims shall be very different according to the professions and standing. The important manufacturer, the professor, the physician, the barrister a. s. o. shall claim amounts much more considerable than the labou-

mers, notwithstanding the consequences of the incapacity should bear much heavier upon the latter in most cases than upon the first. And also in case of death of the injured the wealth and standing of the deceased shall greatly influence the claims of such persons towards whom they were liable for maintenance. Indeed the relatives of a rich man shall claim much more generally than those of a poor, although the first sustain a comparatively little loss whereas the latter are bereaved of their only support. Are these differences justified?

Is the damage sustained by the descendants of a rich in consequence of his death greater than that of poor minor children who have lost their sole support, their father without fortune ?

Certainly not. What shall be then the measure of indemnity for human life ?

It is also frequently contended that compensation must be calculated according to the probable length of life of the deceased. But where is the basis for such calculation ? Who can pretend that the person concerned should not have died by natural death a year or a few months later ?

These remarks lead to the conclusion that the calculation of indemnity is very difficult and uncertain.

In case of material damage, the solution is simple. Every merchandise has its market-value and in case of damage or loss it is easy to assess the indemnity.

For human life it is quite different. Its value depends on many individual, family and society circumstances, which cannot be estimated by third persons. The prejudiced only are able to know what economical value the activity and life of the injured person represented to them. Health and life cannot be, strictly speaking, the object of compensation.

Health and life can much more easily be the object of

a contingent contract and all the questions raised above can only be solved in a practical and simple manner by insurance.

For this reason each vessel, especially those who carry passengers, ought to be obliged to assure their passengers; each passenger for a definite minimum and so as to include the premium in the cost of the ticket. Should any one wish to be insured for a higher amount, this can be effected by payment of a more considerable premium.

The minimum is necessary in order to protect the poor against the heavy consequences of a temporary or permanent working-incapacity, or their families against the death of their support.

A maximum ought not to be fixed if one considers only the liabilities of the Insurance Company. But if, in case of negligence of the vessel or crew, the Insurance Company should have a remedy against the shipowners, in such case it should be necessary, with regard to the shipowners interest, that a maximum also be fixed to the extent of which they could eventually be held responsible.

As long as the system of insurance shall not be adopted, the liability of the shipowners for the acts and neglects of their captain or crew can only be a limited one, even in respect of personal injury, just as well as for material damage because the juridical ground of limited liability is the same in both cases. The limited liability must more particularly be maintained against such claims which can be introduced by the shipowner or by the Insurance Company for the injuries sustained by the passengers of another vessel.

Question 8. — The question whether or not the ship-owner should be at liberty to exonerate himself by con-

tract or regulations from the legal liability for personal injury must be answered in the negative. In no case such exoneration could be to the effect of including fraudulent acts or negligence of the shipowner himself or of influencing the disciplinary or penal liability.

Question 9. — No difference must be made between nationals and foreigners; indeed, such difference must disappear by the introduction of an international law.

Question 10. — A prescription is desirable for this kind of claim just as for all claims. The delay ought not to be too long, owing to the necessity to hear the witnesses as soon as possible.

B. — *Rights of the Passengers and the Crew of the collided vessel against the colliding vessel and her shipowners.*

When the injury has been caused through negligence of another vessel, and not through negligence of the carrying ship, the shipowner of the vessel who is to blame shall be liable just as against his own passengers.

It may be observed moreover that towards the vessel to blame, the crew of the other vessel shall be placed on the same footing as the passengers in respect of the claims.

Should the system of insurance be introduced, the Insurance Company after having paid the passengers of the vessel without blame, should be entitled to claim against the vessel to blame.

C. — *Rights of the Crew as against their own vessel and her shipowners.*

There is no necessity to regulate internationally the rights as between shipowners and crew, because such

rights can be fixed by law in each State for its citizens, and because as a rule foreigners are unconcerned.

D. — *Right of the workmen and other servants as against the vessel on board of which they work, and as against the shipowners.*

There is the less necessity to deal with these rights as each State enacts its own laws on the subject.

OBSERVATIONS

of the Hungarian Association of International Maritime Law

upon

the Draft of an International Code of Freight

INTRODUCTION

This part stipulates first of all that the draft shall be applicable to the carriage of goods by sea-going vessels. The consequence thereof is that it shall be applicable as well to the transports accomplished in a maritime harbour as to those accomplished in a place situated on a river or other inland water, provided they be effected by a sea-going vessel.

Shall this law also be applicable to combined transports, where the last part of the transport shall be effected by vessel employed on inland waters? This should be so but in this case it ought to be laid down in the law.

FIRST PART

Article I

The following alteration is proposed:

« Except as hereinafter provided, no freight is due for goods which are not delivered at the port of destination. »

Art. 2, *alinea e.*

It is proposed to strike out the sentence : « provided the goods were then in a condition to have reached the port of destination in specie ».

Then, as a limitative enumeration of cases must be given where freight is due notwithstanding the goods do not arrive at the port of destination, the new alinea hereafter is proposed :

f. « When goods are destroyed in case of general average ».

SECOND PART

Art. 7

This article authorises the charterer to ship and the owner to accept and to carry also other goods provided that the rights and liabilities of the owner be not altered in consequence thereof.

As by so doing a very extensive right is granted to the charterer, the « risk » ought to be added to the last sentence in order to protect the owner against possible prejudice, i. e. : « provided that this does not impair the rights or augment the liabilities of the shipowner. »

SECOND PART

Art. 10.

This article mentions the cases where the shipowner shall be at liberty to consider the contract as cancelled, although the charterer shall not have declared it expressly. The first case is when no goods are presented for shipment within the stipulated lay-days.

This gives raise to the following question :

If the charterer or shipper expressed his willingness to ship the goods within the days of demurrage, is the shipowner obliged to receive them, or should he be at liberty to insist upon the tacit cancelment of the contract and ask for the payment of half the freight ?

In the second case no substantial part of the goods has been shipped within the stipulated days (demurrage included). But how shall it be possible to say that the part shipped is substantial or not? These two questions ought to be elucidated.

THIRD PART

Art. 15.

Art. 15 provides the dissolution of the contract and stipulates that, besides the cases where the ship is lost, the contract is dissolved also when the specified goods which have been or were intended to be shipped, are lost, either before or after shipment.

The consequence thereof is that if the object of the contract of affreightment is merchandise only indicated by their kind and not specified, the contract shall not be dissolved by the loss of goods of a given kind, but the charterer shall be obliged, if so required by the owner, to ship other goods of the same kind or of another one, or to pay the whole freight or half the freight according to the cases.

SIXTH PART

Art. 26.

The text commences with following paragraph : « In case of a time-charter hire has to be paid from the next

day after the master has given notice of his readiness to take cargo in.

This gives raise to the question :

Shall the day following the given notice commence from the first hours of the morning or the evening of the preceding day, or shall it commence from the same hour as that during which notice has been given the preceding day?

Considering the short time left over until the Conference of Paris, we unfortunately have not been able to formulate sufficiently in a preliminary report the result of our meetings concerning Shipowners Liability in case of personal injury.

However the opinions expressed in a report by Dr Antonio Vio, which has been handed over already to the Bureau Permanent, have been accepted almost entirely by our directors, with the exception of the proposal to exonerate the shipowners by the means of a compulsory insurance to the benefit of the passengers.

DANMARK

DANISH ASSOCIATION OF MARITIME LAW

Limitation of shipowners liability in respect of personal injury

In its circular-letter n° 29 of June 20th last, the Permanent Bureau requested us to send a report on the following question which is to be examined at the Paris Conference :

« Should the liability of shipowners in respect of personal injuries, be limited to a fixed amount, such liability to be independent of the liability in respect of material damage and such amount to be calculated at £ 7 per ton gross register ? »

The Bureau of the Danish Association had no opportunity to consult all the members of the Association on this important question ; they believe nevertheless that they may do well to offer the following remarks : As we have already observed on a former occasion, there does not exist, in Danish law, any provision admitting the liability of the shipowner in case of loss of life resulting from collision, exception being made for such cases where he should have been guilty of such acts as involve punishment under penal law. However, the Council of the Danish Association is of opinion that, in consequence of the international convention unifying some rules in relation to collision, which has been adopted by the Brussels Conference, the Danish Government will submit to the

vote of the parliament of Denmark a Bill providing that the shipowner shall be held liable in respect of loss of life or personal injury. If a law to this effect was adopted, it seems but natural to admit a liability fixed at a lump sum, and in order to obtain that such liability shall be the same in all countries having adhered to the Brussels Convention, we think that we might accept a limitation fixed at a lump amount of £ 7 per gross register ton of the ship.

Draft-treaty on Freight

In its circular-letter n^r 30, dated 31st of July last, the Permanent Bureau also requested us to send in a preliminary report on the international draft-code on the contract of affreightment.

The importance of this question is so great and the subject in itself is so extensive, that we had no occasion hitherto to lay it before the members of our Association to ask their opinion. We therefore can only offer here a few remarks such as they occurred to us, but which we may further develop at a later stage.

The Danish Committee has examined the draft-treaty on Conflicts of laws as to Freight, prepared by the London Sub-Committee and has studied with the greatest interest this very valuable preparatory work which will, no doubt, be a very appropriate basis for the discussion.

We cannot at this time, enter into every detail, nor can we, as yet, exactly define the various points on which the draft is not in harmony with the Danish Code and with the customs of our country. We therefore will limit ourselves to the following remarks to the articles of the draft-treaty.

ART I & 2

The provisions contained in these two articles and in art. 1-9 of the draft of Lord Justice Kennedy are in several respects, similar to the law and to the customs of Danmark, although they differ from the Scandinavian Codes as well by the omission of distance freight as by some other details. But in order to obtain uniform rules, we would be prepared to drop, on our side, the question of distance freight. We prefer to abstain from entering into other details just now.

ART. 3

We feel some hesitation to adhere to this provision (art. 10 of Lord Kennedy's draft) and especially to admit its adoption to all cases, even where not even a part of the goods should reach destination.

ART. 4

This provision (art. 11 of Lord Kennedy's draft) is in opposition with the Scandinavian Codes; but as customs have developed in a direction opposite to the provisions of our code, we do not see any reason why we should object to the article.

ART. 8 AND 10

The rules providing that the charterer may, before the commencement of the voyage, cancel the contract on paying one half of the stipulated freight, are almost in conformity with the provisions of the Danish Code. However, the Council of the Danish Association think fit to repeat what they already stated on a former occasion, viz that, in practice, this rule only applies to smaller vessels. It seems to us that it might be better to prefer the

English rule which allows to the shipowner the entire amount of the indemnity payable for cancelment of the contract, i. a. the whole freight after deduction of the necessary expenses and of the amount of freight which would have been earned by taking in another cargo.

ART. II

If we rightly understand this rule, we find that it is not in harmony with the requirements the shipowner have a right to exact.

We understood this provision as meaning that the rules laid down by articles 8 to 10, as to cancelment of the contract, shall apply for everyone of the various charterers.

If, for instance, out of ten charterers, nine of them wish to withdraw from the contract, the vessel shall have to sail or to perform the voyage with the goods of the sole charterer who does not desire to cancel his contract and to be satisfied with one half, or, as the case may be, with two thirds of the freight to be paid by the other charterers.

In our opinion we cannot accept such rule and we think that it would be more equitable to stick to the rule of the Scandinavian Maritime Code, according to which the contract can only be cancelled if all charterers are agreed ; if they do not agree all, he who wishes to withdraw from the contract is bound to pay the entire freight and, according to circumstances, damages for breach of contract.

ART. 13

In our opinion, it would be well to insert a new article providing that the notice must reach the charterer before the end of the office-hours.

Although we quite feel the difficulties to be met, we think it would be important to insert in the law a formal

provision as to the demurrage-days (delay during which the vessel is to remain in port) as well as a provision relating to the amount to be paid for demurrage.

We are of opinion that lay-days ought not to be counted as running days, sundays and holidays included. On this point, the principles adopted in the Scandinavian codes seem to us much better: these codes do not reckon sundays and holidays as lay-days, but only as demurrage-days.

ART. 14

Could not a provision be added to the effect that, for a ship which is not in a regular service (where dates and hours of sailing and arrival are advertised in another way), the Master is bound to give notice of this to the consignee?

ART. 15

Our maritime Code only admits cancellation of the contract in the case where the ship is lost, but does not contain a corresponding provision for the event where some specified goods are lost before the commencement of the voyage. We much doubt whether it would be advisable to apply also the option of cancelling the contract to such case. There is, in fact a great difference between the loss of the vessel and the loss of specified goods; f. i. it is much easier to simulate loss of cargo than to simulate the loss of the ship.

ART. 17

This provision, to which we adhere, would gain still more importance, if it could put more clearly the difference existing between the case where the shipowner or the case where the pro tempore owner is liable for the acts of the Master. It might perhaps be advisable, in case

of a time-charter, to establish a distinction between the acts of the Master as far as the navigation of the vessel is concerned, and the acts which merely concern the cargo, and to provide more plainly that only such acts as refer to the navigation of the vessel shall involve the liability of the real shipowner.

ART. 18

The text of this article relating to the charter-party seems to us to create a dangerous tendency. If the bill-of-lading is to keep its full efficiency as a negotiable instrument, we are of opinion that, in the case where the bill-of-lading does not contain a special agreement applicable to the circumstance, the rules of objective law, and not those of the charter-party, ought to apply.

ART. 18^a

We would be particularly glad if these rules were adopted, and we would wish to see some agreement arrived at as to the exact meaning of the expression « negotiable instrument ». Under the Danish Code, the party holding a bill-of-lading having legal rights in its form, cannot be compelled to surrender same, unless it be proved that, at the time he acquired same, the holder was not acting *bona fide* or has been guilty of grave imprudence.

ART. 20.

With regard to this provision, we may observe that in jurisprudence and in the practice of the courts in the Northern States, opinions are widely divergent on this subject.

Copenhagen, 12th September 1911.

For the Danish Association,
J. KOCH, *President.*

GREECE

HELLENIC ASSOCIATION OF MARITIME LAW

Report on Freight

I

The draft of international treaty on Freight relates to any merchant vessel, without regard as to its tonnage.

Now, it seems to me that the draft-treaty ought not to consider smaller vessels, and this for two reasons.

In the first place, only larger vessels are trading between far-off countries : and it is more especially for this case that the existence of one uniform law would be of great importance.

As to the smaller vessels, they are more especially used in coasting service ; they have to rely on local customs, as well in nautical as in commercial matters. It is only for the large trade and for the larger vessels that customs have a tendency to become universal.

This distinction between larger and smaller vessels has been adopted by the Italian legislator, who in a recent Law on Maritime Mortgages, has only allowed mortgages on vessels measuring at least 100 tons. It seems to me that in the draft-treaty on Freight, the limit ought to be brought to 500 tons register.

II

According to art. I of the London draft, 1911, « That law... unless otherwise hereinafter provided, is applicable only in so far as no stipulations to the contrary have been made by contract. »

Thus, the draft-treaty confirms the liberty of contract, exception being made only for such provisions as are binding on all parties. But which are these binding provisions? The answer to this question is a difficult one, as the text of the draft does not always give the means to construct it. There are further more two potent reasons against this absolute liberty.

Firstly, such principle would render almost useless an international treaty with a view to unify the provisions of the various Codes in relations to the contract of carriage by sea. In fact, such treaty aims at unification of the laws of the different States, so that all these States would adopt the same law ruling these matters. Now, if availing himself of this liberty of contract, every ship-owner can by means of his contract of affreightment, create a new Law, the consequence is obvious : there will be as many different laws as there will be contracts. What would then a uniform law avail?

Further, the complete liberty of the parties seems to us not to correspond to an equal treatment of all parties. Under the holy name of liberty, which should be, as a principle, a mutual one, the navigation companies and the shipowners shall have an advantage over charterers and specially against shippers of general cargo, seeing that the clauses in the bill of lading, almost always in writing, are inserted in favour of one party only, the charterers having only to accept them (See Lyon-Caen, Traité V, § 747^{ter} in his arguments against these abuses). On the other hand, a

uniform rule on all parties, would in no way impair the sacred principle of the liberty of contract; it would only check, in an equitable measure, the overweighing power of the shipowners and thus afford protection to the charterers. This would in no way lessen the principle of equal liberty; but it would merely protect for the isolated and weaker individual against the unchecked and unlimited power of the united and powerful shipowners.

Besides this introduction of compulsory provisions which has been adopted in the recent legislation of insurance in Germany and Switzerland — in a matter which hitherto was, in all former codes, ruled by the principle of the full liberty of contract — is an example that must not be limited to these matters.

Mr Lyon-Caen (*Traité*, V, § 747) expresses his opinion that even clauses excluding the liability of the shipowner, are valid if the shipowner is not guilty of a *dolus* or a gross negligence. Theoretically, this theory of the learned lawyer is unassailable; it is the right construction of the now existing law in France. But, in practice, shall not the justice courts, availing themselves of their power to supremely appreciate the facts, go so far as to consider as guilty negligence such faults which are only slight ones in themselves in order to adopt the harsh and obsolete provisions of the law, to the requirements of the modern positions of things?

The practical necessity of uniform and compulsory legal provisions in relation to affreightment has become so obvious that in almost all countries, a uniform standard of bill of lading has been adopted.

The « Hamburger Frachtbedingen » (1) (Boyens, das

(1) i. e. Hambourg Charter-Terms.

Deutsche Seerecht, II, p. 383) have gone even farther and adopted the following provision :

« The Shipowner has to provide for the ship's being sufficiently furnished, fitted out, manned and supplied, and also to see that the vessel be in good condition of seaworthiness and proper to complete the contemplated voyage. He is also liable for the default or negligence of his servants with regard to the proper stowage, keeping, handling and delivery of the cargo. Any clauses or agreements contrary to the above, shall be null and void and without any legal effect ». (See also Cosack, Handelsrecht, 1910, page 864).

Further, it may not be forgotten that the adoption of compulsory provisions, defining accurately the liabilities of the parties, would to a great extent facilitate the task of the Underwriter, which in itself means an appreciable advantage, seeing that in all these questions of Freight, the insurance is of no slight importance. In fact, by means of the insurance, the most contrasting provisions of the law may become indifferent to the parties.

On the other hand, how would it be possible to admit for the parties the liberty of contract in the face of such provisions as are contained in art. 5, 13, last paragr., 18^a, 20 paragr. 2nd, 20^a, 22, last paragr., 25, 27, 28^a of the London draft? However, if these provisions are to become obligatory, would not the sentence relating to the liberty of contract, inserted at the head of the draft, be out of place?

For these reasons, it seems to me that we ought to modify the heading provision of the London draft, and exclude the allusion to the liberty of contract which shall then be inserted expressly in the various articles at such provisions as can admit of that liberty.

The preamble would then read as follows : « This law

is applicable to the carriage of goods by seagoing vessels measuring at least 500 tons register; any stipulations contrary to this law shall be null and void, unless herenafter otherwise provided ».

And after art. 1, 3, 4, 6, 7 § 1 (art. 7 § 2 is to be modified into a separate article) must be added the following words : « unless there be an express agreement to the contrary, and in writing ».

III

Under art. 1, 3 and 4 of the draft, if the cargo does not reach its destination, the charterer keeps the freight not *prepaid* whilst any freight that has been *prepaid* is lost to him. The solution is therefore different according as the freight has been paid in advance or not.

But, is the fact that any freight is paid in advance a legal act which may justify the difference of the solutions ? Certainly not. Whether the hire of the vessel is paid before or after the term on which it is due, this cannot, of course, modify in any way the contract of *locatio conductio operis*, to which the contract of affreightment is the most similar.

Is there then an economical reason why this solution should be adopted ? Assuredly, there is none. The advance of freight is required for various reasons of economical character, but which do not in the least bear any relation to the eventual loss of freight. Suppose, for instance, that the charterer, unwilling to increase the capital invested by him on the goods, has not prepaid the freight ; how could this involve the loss of freight by the shipowner ?

In practice, prepayment of freight is sometimes required from the charterer : such is the case for the carriage of cattle, of liquids, of explosives.

The continental legislations (French Code of Commerce, § 302 ; German Code of Commerce § 617 ; Italian Code of Commerce § 577 ; Greek Code of Commerce (1910) § 399) all accept the principle that the charterer has not to pay the freight which was not prepaid, and may recover it if prepaid, although they allow agreements to the contrary.

But, the practice on the continent is in conformity with the draft (see Bill of lading of the North German Lloyd, Cosack, loc. cit.) Thus the continental practice admits this conflict of principles.

In our opinion the reason of this conflict is to be found in historical motives which are obsolete at present.

At the time when navigation was affected by sailing vessels, it was almost everywhere a custom to pay one half of the freight before the ship sailed ; this advance the shipowner employed to fit out his vessel. No Master ever sailed without having received such advance on freight. It is nearly always the case (1) for sailing vessels in Greece. This advance was entirely expended by the latter, and if the vessel was lost, the Master would have been in a difficult plight if he was to refund the money advanced (2). But the general custom was to pay such advance, and the consequence was a legal provision reading as follows :

(1) However, there is in Greece a different custom for the carriage of some articles (f. i. lemons) by sailing vessels. In such case, not only does the Master not receive any advance on freight, but he has himself to pay out an advance to the shipper. If the cargo reaches safely its destination, the Master sells the goods and recovers this advance and his freight out of the proceeds. If the cargo does not reach its destination the Master loses his freight and the money advanced by him. As a matter of course, in such case the Master is in some way a sharer in the trade of the Shipper, and he is also a partial underwriter of the cargo.

(2) That very practice has given birth to the Italian adage *barca rotta, conti fatti.*

“ In the case where the goods do not reach their destination, one half of the freight (the advanced portion) is lost to the owner ; the other half is earned by him. »

But if the freight is prepaid although there is no fixed rule as to this matter, it cannot be explained according to what principle, or for what reason of equity, he who has not paid any freight in advance, should lose nothing whilst he who has prepaid freight should lose that which he has advanced.

From a practical point of view, at present, question has lost a great part of its theoretical acuteness owing to the institution of insurance. As freight is nearly always covered by insurance, this question of freight becomes a mere question of insurance i. e. whether it shall be the charterer who has to *advance* the insurance premium and who is to have the benefit of the amount insured in case of loss. I purposely said “ *advance* », seeing that it is always the charterer who, in the end, has to pay the premium ; for freight not prepaid is increased with 2 % (the shipowner allowing generally 2 % discount on freight when paid in advance) and these 2 % amply cover the shipowner for the payment of the premium on the freight insurance.

In English practice, freight is due, in most cases, “ goods lost or not lost ».

This is in our opinion, the principle which ought to be adopted as rule by the draft, exception being allowed for contrary agreement. Indeed, if the draft-treaty follows the custom of practice according to which the charterer loses the freight advanced, it must also adopt that principle in order not to contradict itself. Therefore, we think that art. 1, 2 and 4 should be worded as follows :

“ 1. *Freight, whether or not paid in advance, is due even in the event of the whole or part of the goods should be lost*

during the voyage, the latter beginning when the vessel sails, unless otherwise expressly agreed ».

« 2 In the following cases : ... a), b), c), d) and e) ... freight is due; any stipulation to the contrary shall be null and void ».

Dr. Gütschow, in his Remarks to the Report of the Hamburg Commission on Freight, May 1911, has also pointed out the contradiction existing between articles 1 and 4 of the Draft-treaty and proposed to adopt in the draft the provisions of the present continental legislations. But this proposal is in so far inconvenient as it diverges too much from what is the present universal practice in case of prepaid freight.

GEORGES DIOBOUNIOTIS,
Professor Agr., Advocate,

Athens.

GERMANY

GERMAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

The German Association has issued the following circular-letter :

The Brussels Diplomatic Conference which, on the initiative of the International Maritime Committee, is trying to unify maritime law, is considering at present the question of limitation of shipowners liability. The Brussels conference found a basis which seems to allow unification on this question. According to this draft, the shipowner is liable personally within limit of the value of his vessel, for any events which may involve damage, but so that his liability shall not exceed the maximum limit of £ 8 per ton. This draft is only applicable, according to its text, to material damages, but does not apply to personal injury. But the representatives of various nations and more especially the representatives of the German and British Governments were of opinion that it was highly advisable to include the liability for personal injury in the draft-treaty proposed for unification. The other nations supported this wish. France and Italy even declared that it was indispensable to settle this question together with those relating to material damage.

Now, the legal position is as follows :

Under the British law, the shipowner is liable for personal injury upon an additional fund of £ 7 per ton, whereas in Germany, the shipowner is liable only, as well

in respect of personal injury as for material damage, on his sea-estate, but up to the whole value of same.

In Hungary, in Italy and in Spain, the shipowner is personally liable in respect of personal injury, without limitation, so that shipowners whose vessels are carrying Spanish, Italian or Hungarian subjects, may be held responsible up to very considerable amounts. That is the reason why the representatives of the latter nations declared that it was desirable to limit in any way the liability of shipowners for personal injury. On the other hand England's representatives were instructed to state that a limitation inferior to that existing at present, would never be approved by British Parliament; and finally, upon the desire expressed by the representatives of Belgium the following proposal has permitted the unification of maritime law on that subject : We propose that henceforth the ship-owner shall be liable for personal injury on a special fund of £ 7 per ton. This is the proposal we have to examine.

Shipowners, in the first place, and then the insurance companies can only have an interest in that question. Therefore, Mr. Louis Franck, hon. General Secretary of the International Maritime Committee, applied to several Companies who supplied information on the matter.

1º The North of England Protecting and Indemnity Association, covering about 2½ millions tons, stated that for the years 1907-1909 they only paid, as an average, 0,375 d. per ton for personal injury arising out of collision.

The United Kingdom London, insure about two millions of tons and during the same period of time for the same reasons, paid only 0.146 d. per annum.

The Liverpool London, covering about 4 millions, only paid 0.061 d., and these three companies unanimously declared that during these 25 last years the additional

limit of £7 of the English law has been reached only in single instance.

2º The North German Lloyd declare that for the last 20 years, no loss of great importance occurred and that the Company have no recollection of their liability in respect of personal injury having reached the limit of the English law, or even the limit provided by the German Code.

Therefore the North German Lloyd recommend most energetically to accept the proposal as suggested and add, that, according to their own experience, the acceptance of that proposal will not involve any increase of the ship-owner's liability which might allow discussion on that point.

3º The Hamburg-Amerika Line answered in the same direction as the North German Lloyd and also recommended most energetically to accept the proposal.

4º The Hansa Rhederei of Bremen state that for the last 20 years, they only paid as a yearly average for their 50 ships 3500 Marks in respect of personal injury. This amount is comparatively so small that they have already considered the question to suppress the insurance of that risk.

5º The Norddeutsche Versicherungsgesellschaft write that the circumstance that their policies on bulk also include life injuries, is of very small importance. The Globus Company wrote to the same effect. To these various informations, it may be added that the undersigned are aware that in England personal injuries are not only covered by the mutual insurance clubs among the owners, but also by the insurance Companies and that, too, at a very low premium, so that, if the English additional limit were to be adopted as universal law, the increase of charges which would be laid upon the shipowner's shoulders

owing to the increased premium would be so small, that, considering the great benefit to be derived from unified legislation, it could not even be a pretext for discussion.

The Brussels Conference tried to settle this question in order to give occasions to the International Maritime Committee to express their opinion on the subject by means of their conferences, and therefore the suggested proposal will be discussed in October next at Paris.

The President of the German Association of Maritime Law deemed it well, in presence of this proposal, to apply to the representatives of German Shipowning bodies and to ask their opinion on this subject.

An answer would be an easy matter for the shipowning companies if they would simply take the pains to calculate what amounts they had to pay, for the last 10 or 20 years, in respect of personal injuries ; this would show clearly whether the increase of charges involved by the text of the draft is important enough in fact to be an argument against the proposal as suggested, seeing that practical experience seems to prove that the item « personal injuries » is comparatively a trifle in the budget of a ship-owning company.

Therefore, the president of the German Association addresses to all German shipowners the earnest request to send in before 20th or 25th September their answer on the above question and to state whether they are willing to agree to the proposal as suggested ; if not what are the reasons which may prompt them to oppose the scheme notwithstanding the great advantage of a uniform legislation on these matters.

* * *

According to the particulars which have been subsequently supplied to the International Maritime Committee

by Dr Alfred Sieveking, General Secretary of the German Association of Maritime Law, the following corporations and shipowners have answered in the affirmative :

Chamber of Commerce at Danzig ;
Chamber of Commerce of Flensburg ;
Chamber of Commerce of Kiel ;
Chamber of Commerce of the Great Dukedom of Mecklemburg at Rostock ;
Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg i. P.
Association of Hamburg Shipowners ;
Shipowners : Schwederski (Memel) ;
Podeus (Wismar) ;
I. A. Suckau (Lübeck) ;
Dampfschiffshederei Horn A. G. ;
Lübeck-Wyburger Dampfschiffahrtsgesellschaft ;
The Shipowners of the Weser and of the Ems.

GREAT-BRITAIN

BRITISH MARITIME COMMITTEE LONDON E. C.

Sir,

On behalf of the British Maritime Committee, I beg to acknowledge the receipt of your letter of the 31st July in which you submit the following question for consideration :

« Should the liability of shipowners in respect of personal injuries be limited to a fixed amount, such liability to be independent of the liability in respect of material damage, and such amount to be calculated at £ 7 per ton gross register ? »

The British Committee is of opinion that it is desirable that the liability of shipowners should be limited in the manner suggested by the question and that the amount proposed is acceptable.

With regard to the Report prepared by the London Commission on the question of Freight, I am desired by the British Committee to state that in their opinion the matter is not yet ripe for a detailed criticism and Report. The British Committee considers that while the Report of the London Commission affords an admirable basis for discussion it will be more helpful if it reserves any criticism on the matter until the Report has received the consideration of the Conference at Paris and has been

redrafted in accordance with the decision there arrived at.
At a later stage the British Committee will be ready to
place on record their views with regard to the draft &c.
amended at Paris.

I am

Yours obdiently

H. R. MILLER

Hon. Secretary.

LOUIS FRANCK, Esq.,
Rue des Escrimeurs
Antwerp.

PARIS CONFERENCE

OCTOBER 1911

REPORT OF PROCEEDINGS

CONFÉRENCE DE PARIS

OCTOBRE 1911

COMPTE - RENDU



LUNDI, 9 OCTOBRE 1911
MONDAY, OCTOBER 9th 1911

Séance d'Ouverture Inaugural Sitting

La séance est ouverte à 10 heures dans la Salle de l'Hôtel de la Chambre de Commerce de Paris, sous la présidence de M. COUYBA, Ministre du Commerce et de l'Industrie.

The sitting is opened at 10 a. m. in the large room of the Palace of the Paris Chamber of Commerce, under the presidency of M. COUYBA, Minister of Commerce and Industry.

M. LEGRAND, Président de la Chambre de Commerce de Paris. — Messieurs, Permettez-moi tout d'abord de remercier personnellement M. Couyba, Ministre du Commerce et de l'Industrie, d'avoir bien voulu distraire quelques instants de ses sérieuses préoccupations pour assister à cette première réunion de la Conférence internationale. Je lui exprime toute ma gratitude de témoigner ainsi l'intérêt que porte le Gouvernement de la République Française aux travaux du Comité Maritime International.

J'ai plaisir à vous souhaiter la bienvenue au nom de la Chambre de Commerce de Paris qui tient, vous le savez, à encourager toutes les initiatives et tous les efforts en vue

d'assurer pacifiquement le développement de notre commerce extérieur.

L'œuvre que vous poursuivez sur la mer, depuis quatorze ans, est digne de notre plus vif intérêt.

La médaille d'investiture de notre Compagnie, gravée par l'illustre Roty, représente une femme personnifiant la Chambre de Commerce de Paris et déterminant sur la carte les routes du globe.

Nous avons donc toujours suivi attentivement vos études et nous avons applaudi aux résultats de la Convention de Bruxelles de l'année dernière, signée par vingt-cinq Etats, qui admet désormais l'obligation légale d'assistance en mer.

Si déjà, pour prévenir les collisions, des règlements internationaux ont été établis quant aux signaux à faire et aux manœuvres à exécuter, nous pensons, avec vous, qu'il est urgent en outre de préparer de nouveaux accords pour unifier autant que possible le droit maritime, notamment sur la responsabilité des propriétaires de navire en cas de dommages matériels et même en cas d'accidents de personnes. La mer étant ouverte à tous, ceux qui ont quelque intérêt dans le commerce lointain doivent manifester leur commun désir de voir les traversées des navires soumises à un Code de lois qui seraient d'application universelle et atténuerait les risques auxquels sont exposées les personnes qui aventurent sur mer leurs capitaux et leur vie.

Il est naturel que tous les pays, Messieurs, aient tenu à s'associer à vos efforts; l'accueil si brillant que vous avez reçu partout où vous avez établi les assises de vos Conférences prouve l'utilité et le large champ d'action de vos travaux. Aussi, j'ai plaisir à saluer tous les représentants des pays étrangers qui ont répondu à votre appel.

A vous tous, Messieurs, hommes de science, hommes

pratiques, jurisconsultes et négociants, professeurs et armateurs, je souhaite la bienvenue dans cette Maison du Travail qu'est la Chambre de Commerce de Paris. (*Applaudissements*).

PAUL GOVARE (Paris). — Au nom et comme président de la Commission d'organisation, j'ai l'honneur de déclarer ouverte la Conférence maritime internationale de Paris.

Mon premier mot doit être une parole de remerciement et de gratitude envers la Chambre de Commerce de Paris qui veut bien nous offrir l'hospitalité et mettre à notre disposition son magnifique immeuble. J'ai déjà eu plusieurs fois l'occasion de dire à M. Charles Legrand, l'éminent président de la Chambre, combien la Commission d'organisation lui est profondément reconnaissante de l'appui si autorisé et si actif qu'elle a rencontré auprès de lui.

Je veux le lui répéter aujourd'hui avec plus de solennité. Si nous avons réussi, comme je l'espère, à vous assurer, Messieurs, une réception digne de vous, la plus grande part de mérite en revient à M. Charles Legrand.

La Commission d'organisation adresse aussi tous ses remerciements aux grandes compagnies, aux corps constitués qui lui ont donné leur puissant concours pour la préparation de cette Conférence. Je veux nommer les Chambres de Commerce de Marseille, Le Havre, Rouen, Dunkerque, Nantes et St. Nazaire, la maison Worms & C°, la Société des Transports Maritimes, la Compagnie des Messageries Maritimes, la Compagnie Générale Trans-atlantique, la Compagnie des Chargeurs Réunis, le Comité Central des Armateurs de France, le Comité des Assureurs Maritimes de Paris et la Chambre Syndicale des Courtiers Jurés d'Assurances.

Pourquoi faut-il que la veille de notre réunion une effroyable catastrophe, venant atteindre notre Marine

nationale et faire à nos cœurs de Français une cruelle blessure, ait mis en deuil le Gouvernement de la République et empêché les Ministres de nous donner les fêtes qu'ils avaient si généreusement promises ? Notre Conférence ne pourra ainsi avoir, par suite de ces pénibles circonstances, tout l'éclat que nous avions souhaité. Les Membres Etrangers s'associeront, je n'en doute pas, au deuil de la France et s'inclineront devant le douloireux motif qui a rendu impossible la participation du Gouvernement aux réjouissances du Congrès.

Ma modeste tâche est de souhaiter la bienvenue au Comité Maritime International.

Ses membres qui depuis longtemps déjà me connaissent, qui pour la plupart sont devenus pour moi de véritables amis, savent avec quelle sincérité je leur exprime notre joie de les voir réunis autour de nous. Nous avons été heureux et fiers de les voir accepter l'invitation de l'Association Française de Droit Maritime et venir tenir leurs assises dans notre cher Paris, toujours épris des grandes idées de progrès pacifique et de solidarité sociale.

Vraiment, notre œuvre est belle, digne de toutes les sympathies, de tous les enthouiasmes; notre idéal mérite tous les appuis et toutes les bonnes volontés. Ce qu'est votre œuvre, Son Excellence M. Beernaert, ministre d'Etat et président du Comité Maritime International, vous le dira avec une autorité et une éloquence qui me font totalement défaut.

Je n'aborde donc point cette question, — mais j'entends cependant vous raconter [comment le Comité Maritime International est né et s'est développé.

Déjà en 1885 et en 1888, le Gouvernement Belge avait pris l'initiative de réunir deux Congrès internationaux pour réformer et unifier la loi de la mer. Ces congrès donnèrent lieu à d'admirables rapports et à de brillants débats. Mais

ils ne produisirent aucun résultat parce que l'effort avait porté sur une matière trop abondante et n'avait eu qu'une trop courte durée.

Pourtant la nécessité d'unifier le droit maritime s'imposait de plus en plus, les conflits de lois devenaient chaque jour plus intolérables.

Des hommes vinrent qui eurent l'idée d'un organisme permanent. C'est le Comité Maritime International, établi à Anvers qui a suscité la création des associations nationales, autonomes et indépendantes, auxquelles il sert de point central et qui lui sont étroitement attachées. Nos Conférences, qui comprennent les membres permanents du Comité Maritime International et les délégués des associations nationales, ne discutent que les questions portées par le Comité à son ordre du jour.

Voilà l'organisme permanent qui seul peut produire des résultats effectifs et qui, au lieu de s'attaquer à l'ensemble du droit, ne discute les matières que une par une, en les sériant.

Chaque question est mûrement étudiée par les associations nationales dont les rapports sont communiqués à tous, de sorte qu'au jour de l'ouverture d'une conférence, les points difficiles, les controverses délicates ont fait l'objet d'une préparation approfondie. C'est ainsi qu'on travaille utilement.

Les résultats de ces conférences, les succès obtenus, on vous les dira tout à l'heure, mais je veux dire que le plan de l'œuvre, sa mise à exécution — et au prix de quels efforts, — sont dus à trois hommes, MM. Beernaert, Le Jeune et Franck.

M. Beernaert, l'éminent homme d'Etat dont nous admirons la verte vieillesse, qui, au milieu de ses innombrables et si importantes occupations, ne nous a jamais abandonnés.

M. Charles Le Jeune, courtier d'assurances et négociant, vice-président depuis sa création du Comité Maritime International, dévoué entièrement à notre idéal d'unification et qui lui apporte le concours de sa grande expérience des affaires.

M. Louis Franck, le brillant avocat d'Anvers, le distingué membre de la Chambre des Représentants, qui est à vrai dire, l'âme du Comité et qui lui a donné le meilleur de sa prodigieuse activité et de sa vive intelligence. Je suis d'autant plus heureux de le voir à mes côtés qu'hier j'avais craint que sa santé ne lui permit pas de venir à Paris. Mais il sait que nous ne pouvons nous passer de lui et il est venu quand même. (*Appl.*).

Ces trois hommes, en votre nom à tous, je les salue avec respect et affection. Nous avons contracté envers eux une dette de reconnaissance imprescriptible, que jamais nous ne pourrons acquitter.

Sous leur impulsion, les Associations nationales se sont développées. Vous me permettrez bien de rappeler que l'Association française est l'une des plus anciennes et a toujours figuré au premier rang.

Dès 1897, notre ami Autran s'est dévoué à sa création et lui a prodigué ses efforts. Là Revue Internationale du Droit Maritime qui avait commencé à paraître en 1885 avait préparé les esprits et l'opinion publique à cette grande œuvre et l'on peut dire qu'Autran fut le véritable promoteur de l'Association française. Aussi plus que qui-conque, déplorons-nous que l'état précaire de sa santé ne lui permette pas d'être aujourd'hui parmi nous.

Autran trouva d'ailleurs un précieux appui, un puissant soutien chez un autre ouvrier de la première heure. J'ai nommé notre cher président M. Lyon-Caen, membre de l'Institut, dont Lord Alverstone a pu dire sans exagération que « son concours vaut une armée ». Je me ferais un

reproche de ne pas rendre hommage à deux autres de nos présidents M. Octave Marais, qui heureusement sera demain des nôtres, et M. Lucien de Valroger, dont nous déplorons la mort toute récente et qui nous laisse les plus impérissables souvenirs.

Hélas, ces réunions périodiques nous font mieux sentir les vides que la mort a creusés et nous ne nous consolons pas de ne plus revoir parmi nous la haute personnalité de M. le Président Sieveking.

Mais il ne faut pas nous abandonner à ces idées de tristesse, nous sommes ici pour travailler et j'ai déjà trop abusé de votre temps.

Soyez les bienvenus MM. les Membres de la Conférence, soyez les bienvenus MM. les Délégués des Gouvernements étrangers. Le Comité d'organisation a achevé sa tâche et disparaît.

Permettez-lui pourtant avant de rentrer dans le néant, d'adresser les plus vifs remerciements à Messieurs les Ministres des Affaires Étrangères et de la Marine et du Commerce qui ont bien voulu désigner des délégués pour suivre nos travaux et surtout à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie qui nous fait le grand honneur de présider cette première séance, malgré ses nombreuses occupations, témoignant ainsi de la sympathie qu'il professe pour notre œuvre.

M. A. BEERNAERT, Président du Comité Maritime International.— Mesdames, Monsieur le Ministre, Messieurs, en ma qualité de Président du Comité Maritime International, l'on a bien voulu me demander de vous adresser quelques mots au sujet de la très importante réunion que nous inaugurons en ce moment et je satisfais d'autant plus volontiers à ce désir que la cause de l'unification du droit maritime m'est chère entre toutes. Je suis à cet égard parmi

les précurseurs et c'est avec un vrai bonheur que je vois se réaliser progressivement mes espérances.

L'idée du droit unique pour les choses de la mer, qui réglerait ainsi uniformément tout ce qui touche cet immense domaine où il n'y a de maître que Dieu et qui ne connaît et ne peut connaître ni limites, ni souveraineté humaine, remonte haut, et même dans le passé elle a été plus ou moins réalisée. Mais dans les derniers temps ce sont, au contraire, les divergences de législation qui sont allées s'accentuant et l'Angleterre notamment, — l'Angleterre dont les vaisseaux constituent à eux seuls environ la moitié de la marine du globe, — semblait isoler de plus en plus sa législation.

Les rapports, chaque jour plus nombreux et plus intimes de toutes les nations, la pénétration sans cesse grandissante de leurs intérêts, commandaient tout autre chose et pour le fond et pour la forme : il faut une loi unique s'étendant à toutes les mers, à tous les pavillons du monde. Et il doit m'être permis de rappeler que l'initiative de ce progrès, qui doit être si fécond en conséquences, est partie de cette petite Belgique, dont la flotte, hélas, ne compte presque pas. Ce fut l'objet de deux congrès assemblés à Bruxelles et à Anvers en 1885 et 1888 et qui réunirent les sommités internationales de la pratique du droit maritime.

Leurs délibérations aboutirent à la constitution d'un comité international, dont le siège fut fixé à Anvers. Mais à raison même de son caractère hybride, cette association n'exerça nulle part une influence bien réelle et on se mit bientôt d'accord sur l'institution actuelle, qui se compose de dix-neuf associations nationales reliées entre elles et en relation avec le Comité Maritime International que j'ai eu, jusqu'ici, le très grand honneur de présider.

Nous avons été d'accord, Messieurs, pour sérier les questions si nombreuses et si vastes sur lesquelles devaient

porter nos études, en nous occupant d'abord des objets les plus importants : l'abordage, l'assistance, la responsabilité des propriétaires de navires, les hypothèques et les priviléges maritimes. Il a été procédé à ce travail par chaque association séparément. Et au fur et à mesure que les études semblaient arrivées à suffisante maturité, nous nous sommes réunis en congrès général en vue de discussions et de décisions communes.

Neuf congrès ont ainsi eu lieu, et sur tous les points nous avons abouti à un accord comportant des solutions positives.

Les propositions ainsi arrêtées ont été goûtées par les intéressés et le Gouvernement belge à bien voulu prendre l'initiative d'inviter les autres pays à instituer une Conférence diplomatique pour les examiner à leur tour en vue d'en faire l'objet d'une œuvre législative internationale.

Une première réunion a eu lieu à Bruxelles en février 1905, mais si celle-ci comptait déjà les représentants de 21 nations, l'Angleterre n'était pas du nombre et sans elle comment faire en matière maritime une œuvre mondiale? A la suite d'une conférence tenue à Liverpool et où l'opinion publique se prononça nettement en faveur de nos idées, le cabinet britannique adopta une attitude plus favorable et à la seconde réunion de Bruxelles, en octobre 1905, il était représenté. Il le fut également aux assemblées suivantes.

Des textes positifs ont été ainsi arrêtés, sous réserve de ratification par les gouvernements, en ce qui concerne l'abordage et l'assistance, et déjà plusieurs pays et notamment l'Allemagne, les ont ratifiés.

Ils ont été votés en seconde lecture par la Chambre anglaise et la Belgique a fait mieux encore car, en même temps qu'elle adoptait la loi internationale, elle mettait sa

propre législation en rapport avec les règles nouvelles. Nous espérons qu'il en sera bientôt de même de la France.

Et nous voici, Messieurs, réunis chez vous, dans ce merveilleux Paris, sans lequel il ne se fait rien dans le monde de grand et de définitif, pour aborder un nouveau stade de notre tâche.

Nous sommes les hôtes de la Chambre de Commerce, cette nombreuse assemblée témoigne des sympathies sur lesquelles nous pouvons compter et voici que, malgré des circonstances bien douloureuses et qu'avec la France nous ressentons tous, Monsieur le Ministre du Commerce veut bien honorer cette séance de sa présence.

Je ne dois pas vous dire, Messieurs, que notre fédération est profondément reconnaissante de cet accueil et qu'elle y voit un gage de succès pour ses efforts.

La tâche de la présente assemblée sera particulièrement intéressante car les deux objets qui constituent son ordre du jour sont l'un et l'autre d'une grande portée et présentent de sérieuses difficultés de droit et de fait.

Parmi les documents qui sont à votre disposition et à côté des rapports officiels, je signale particulièrement à votre attention le résumé si substantiel de M. Verneaux, dans la Revue Politique et Parlementaire et les travaux que MM. Léon Hennebicq et Frédéric Sohr ont fait paraître dans la revue Le Droit Maritime, sur le risque des transports et les accidents de personnes en matière maritime.

C'est le premier des objets que l'assemblée aura à discuter. Jusqu'à ces derniers temps, nos associations ne s'étaient occupées que des dommages causés en mer aux choses, en laissant de côté tout ce qui concerne les accidents de personnes : passagers, équipages et ouvriers. — En 1899 à Londres, la question avait été formellement réservée, et il en fut de même à Venise en 1907. Mais la

Conférence de 1909 à Brême fut saisie de divers travaux importants touchant les lésions de personnes et le problème semblait ainsi s'imposer à nos études.

A la dernière conférence diplomatique de Bruxelles, tel fut l'avis de tous, et les représentants de la France notamment se montrèrent animés de l'esprit le plus généreux. Il ne leur paraissait plus possible de ne pas arrêter les principes qui régissent le transport des personnes en même temps que celui des choses.

Ces questions, Messieurs, vous aurez à les examiner à votre tour. Elles concernent notamment d'une part l'équipage, qui souvent jouit d'un mode d'assurance spécial, d'autre part les passagers avec lesquels est intervenu le contrat de transport.

Faut-il tenir exclusivement compte de la faute, ou aussi du risque qui résulte de la nature des choses? A qui incombe la preuve, soit de la faute, soit de la force majeure qui en serait exclusive? Convient-il d'admettre en ces matières une limitation spéciale de la responsabilité et plus ou moins forfaitaire?

L'un des délégués belges, M. Louis Franck, dont chacun connaît l'intelligente activité et les multiples services rendus à notre cause, voudrait voir admettre une responsabilité spéciale limitée, d'accord avec nos amis d'Angleterre à £ 7 par tonne et en laissant de côté les questions d'exonération de la responsabilité qui touchent à la liberté du contrat.

Il tient que la charge supplémentaire qui résultera pour l'armement de semblable combinaison serait peu onéreuse.

Non moins intéressante est la seconde question mise à votre ordre du jour et qui concerne le conflit des lois en matière de fret. Vous avez reçu à ce sujet des documents préparatoires qui sont de nature à faciliter votre tâche.

Avant de terminer ce trop long discours, vous me per-

mettrez encore, chers Collègues, de rappeler la mémoire de quelques-uns des nôtres, grandes figures trop tôt disparues. Je veux parler tout d'abord de M. Sieveking, premier président de la Haute Cour hanséatique, de M. de Valroger, ancien avocat à la Cour de Cassation et au Conseil d'Etat et de M. le Juge Carver. Tous trois s'étaient comme identifiés avec notre cause et lui ont rendu des services signalés.

M. Sieveking, fils d'un ancien bourgmestre de Hambourg, était sénateur depuis 1877 et c'était en 1879 qu'il fut appelé aux hautes fonctions qu'il occupa jusqu'à son décès. Il parlait également bien l'allemand, le français et l'anglais et ce fut ainsi qu'à Londres il présida l'International Law Association, lors de la révision des règles d'York et d'Anvers en matière d'avaries communes ; à Washington, la conférence diplomatique qui tenta, d'établir des règles de route pour les navires ; à Hambourg et à Brême les conférences que nous y avons tenues.

L'autorité et la considération dont il jouissait dans son pays étaient incomparables surtout depuis la rédaction du nouveau code civil auquel il a pris une grande part et il en a justement reçu de son pays les témoignages les plus flatteurs. C'est à lui surtout que notre ligue doit ses succès en Allemagne et jamais nous ne l'oublierons.

Le titre capital de MM. Carver et de Valroger à notre reconnaissance est d'un même ordre. Le premier en Angleterre, le second en France ont consacré au droit maritime de majestueux édifices. Leurs traités sont de ceux qui semblent épouser la matière et que l'on ne recommence point, de ceux que les Anglais qualifient avec raison de « leading authorities ».

Et vous savez tous, Messieurs, que nous n'avons pas seulement à regretter en eux deux jurisconsultes, deux écrivains de premier ordre, mais que par la constante

dignité de leur vie et la noblesse de leur caractère et leur incomparable bonté, ils ont laissé de précieux exemples.

Il me faut enfin rappeler le souvenir de deux hommes qui dans un autre ordre d'idées méritent assurément d'être mis en relief. Je veux parler des deux grands armateurs Sir Alfred Jones et M. Woermann, l'un à Liverpool, l'autre à Hambourg. Toujours ils ont été des nôtres et c'est l'accord de ces puissantes expériences et de la science théorique qui a fait notre force.

Je suis heureux, Messieurs, d'avoir eu l'occasion de rendre un dernier témoignage de reconnaissance à toutes ces mémoires et en les faisant, je suis certain d'avoir été votre interprète à tous.

M. COUYBA, Ministre du Commerce. — Mesdames, Messieurs, je ne sais comment vous remercier de l'honneur que vous faites au Ministre du Commerce et de l'Industrie en l'invitant à s'associer aux nouveaux travaux que vous allez entreprendre à Paris, en vue de l'unification du droit maritime international. C'est au nom du Gouvernement français que je vous souhaite la bienvenue et que je félicite l'éminent président de votre Comité, le grand homme d'Etat, M. Beernaert, d'avoir si bien exposé la progression continue de vos pacifiques efforts.

Je ne vous cacherai ni la confusion que j'éprouve à me voir entouré de l'élite des jurisconsultes et des techniciens maritimes, ni la fierté que je ressens à penser que ces hommes distingués sont ici les dépositaires des volontés d'entente affirmées et réalisées par vingt-cinq puissances, unies entre elles pour le bien de la navigation internationale. Et mon émotion grandit au contact de votre idéal, à la lumière du génie qui projette sur le monde un large rayon de solidarité, au sentiment d'intense philosophie qui

se dégage de vos travaux et qui s'emparera forcément du contemplateur de la mer lorsqu'il songera que, grâce à vous, une plage est une frontière accueillante, qu'un havre est une porte toujours ouverte; que les océans joindront les peuples au lieu de les séparer, que sur ces eaux prospères les liens du commerce vont resserrer la fraternité des gens de mer, sous la protection d'une loi unique, la loi des marins, obéie par tous les peuples, saluée par tous les pavillons.

Répartissant sur toute la surface du globe les richesses du sol et les produits de l'industrie, le navire transporte des hommes de toutes nationalités; il renferme dans ses flancs des marchandises de toutes provenances; il croise au large des bâtiments de toutes marines; il mouille dans tous les ports, il a une vie propre en même temps qu'une vie internationale. Les lois humaines doivent donc nécessairement s'adapter à une telle universalité et, sous peine d'inextricables conflits de législation, régir, par des principes uniformes et des règles cohérentes, le navire, quelles que soient ses couleurs. Ces principes vous les posez, Messieurs, et il m'est permis de penser qu'inspirés par eux, vos projets nouveaux seront accueillis comme l'ont été les précédents par les Parlements, les Gouvernements et les chefs d'Etat, pour se transformer en lois internationales et pour devenir, par la force des choses, les nouvelles lois nationales de chacune des puissances maritimes qui sont venues dans cette salle pour s'entendre.

Et comment ne vous entendriez-vous pas, Messieurs, pour dégager les règles positives du droit maritime universel, alors que les peuples y aspirent depuis tant d'années. N'est-ce pas en France, au XVII^e siècle, que les navigateurs ont affirmé leur volonté de se connaître au large, qu'ils ont créé le Code international de signaux, ce langage par pavillons attachés au gréement et tendus par

la brise, que tous les marins comprennent et que les séma-phores interprètent sur toutes les côtes ? N'est-il pas saisissant de penser que précisément à cette époque où la mer engendrait les pirates, où les vaisseaux créaient les batailles, où les ports armaient les corsaires, on ait compris si bien la nécessité d'un langage de paix ? Mais dans le domaine du droit aucun effort international ne fut tenté avant les travaux déjà lointains d'Alfred de Courcy et aucune idée pratique ne put être mise en valeur avant que le Gouvernement belge, en 1885 et en 1888, ait pris l'initiative d'organiser à Anvers deux grands Congrès qui arrêterent un premier projet de droit maritime international et qui déterminèrent, en 1897, la création d'un organisme d'études permanent.

Depuis, à Bruxelles, à Londres, à Paris, à Hambourg, à Amsterdam, à Liverpool, à Venise, à Brême, vous avez continué cette grande œuvre. Vous avez précisé les règles permettant d'établir les responsabilités en cas d'abordage et vous avez imposé aux capitaines de navires entrant en collision l'obligation de se prêter mutuellement assistance. Ces dispositions seront applicables à tous les vaisseaux ressortissant aux Etats contractants, même dans les eaux territoriales, et le long-courrier étranger qui aborderait en Basse-Seine une péniche parisienne serait soumis à la loi internationale comme s'il se trouvait au large.

Puis, réalisant la grande pensée qu'exprimait, il y a plus de dix ans, mon éminent prédécesseur, M. Millerand, vous avez inscrit dans un texte l'obligation juridique d'assistance entre navires non seulement en cas de collision, mais dans tous les cas où, par fortune de mer, un bâtiment se trouve en péril. Vous avez décidé — et c'est une grande innovation — que les personnes sauvées ne doivent à leurs sauveteurs aucune indemnité, mais qu'on reconnaisse à ceux-ci une équitable rémunération prélevée sur

les indemnités dues par la cargaison sauvée. Ces règles que vous avez élaborées ont été fixées dans une convention qui a reçu l'approbation des Etats et qui est actuellement soumise à la ratification des Parlements.

Poursuivant vos travaux, vous avez arrêté un projet de convention qui constitue un notable progrès dans notre régime hypothécaire maritime. Vous avez limité le nombre des priviléges consentis sur les navires, organisé une publicité internationale des hypothèques maritimes, donné ainsi aux créanciers hypothécaires un gage plus certain, et fortifié par là même le crédit maritime. Ensuite, dégageant des règles particulières une règle générale, vous avez précisé l'étendue et les limites de la responsabilité des propriétaires de bâtiments en cas de dégâts matériels. Cette définition de la responsabilité comble certes une lacune, mais le Gouvernement français n'a pas jugé cette définition suffisante ; il lui a paru qu'il était juste d'affirmer la responsabilité en cas de mort d'homme ou d'accident corporel. Répondant à ces vues, vous avez envisagé la responsabilité dans toute son ampleur, et nous espérons que de vos délibérations sortira un texte qui obtiendra le consentement des Etats.

Puis, suivant votre ordre du jour, vous établirez des règles qui, tout en respectant la liberté des conventions particulières, formeront le droit commun des contrats d'affrètement. D'autres questions surgiront demain : la définition des règles communes à toutes les assurances maritimes, l'élaboration même d'un Code maritime international, la détermination des compétences en cas d'abordage entre navires étrangers, l'institution permanente d'une juridiction internationale. Vous pouvez vous réjouir d'être arrivés à temps pour remplir cette tâche. La mer qui couvre les quatre cinquièmes du globe est encore à tout le

monde et c'est elle qui créera cette loi nouvelle d'humanité que le faible désormais reçoive le respect du fort.

Ce sont là des problèmes bien dignes de retenir l'attention des hommes distingués, dont l'œuvre s'imprègne, sous la rigidité un peu froide des formules juridiques, d'un vivant idéal d'humanité. Cet idéal s'imposera, car bien avant d'être inscrit dans le code maritime, il était déjà gravé dans le cœur des marins. Permettez-moi, à ce propos, Messieurs, de rappeler l'exemple d'assistance à la mer dont je viens d'apprendre la nouvelle et de saluer la noble conduite de l'équipage du vapeur *Hatfield*. Par mer démontée, en Manche, les braves gens de ce navire ont voulu arracher à la mort leurs camarades du *Glasgow*. Par deux fois, l'aussière de remorque se rompit et, dans une dernière manœuvre, plus courageuse encore, le navire des sauveteurs dériva et s'abîma corps et biens sur la coque du sinistré... Oui, les marins de tous pays appliqueront d'un même élan les lois humanitaires que vous aurez votées et ils ne s'étonneront pas que vous ayez inscrit dans leur charte l'assistance obligatoire à toute personne *même ennemie* en danger de mort.

Messieurs, le ministre du Commerce qui est un peu ministre de la marine marchande se devait de souhaiter à vos travaux le succès qu'ils méritent. La France qui, dès 1897, a répondu l'une des premières à l'appel du Comité international, s'associe tout entière à la grande œuvre que vous avez entreprise, et qui ajoutera une belle page à l'histoire de la civilisation. Fassent les destins qu'aucune tempête n'ébranle jamais le monument que vous élirez à la justice universelle.

M. LE PRÉSIDENT BRANDIS, Président de l'Association allemande (Hambourg). — Permettez-moi de vous adresser quelques paroles au nom des membres du Comité Mari-

time International et des délégués et membres des associations étrangères.

Nous avons à vous exprimer nos vifs remercîments.

Nous sommes tous venus à Paris animés du plus grand zèle pour arriver à une solution heureuse de nos travaux en matière de droit maritime. Je crois que nous avons tous le sentiment que depuis la dernière conférence, à Brême, nous avons fait de grands progrès, non seulement en matière de collision et de sauvetage, mais aussi pour cette matière plus étendue et plus difficile de la responsabilité des propriétaires de navires, et c'est tout spécialement la conférence de Bruxelles qui nous a fait faire un grand pas en avant.

Je dois ajouter un mot de remerciement, spécialement au nom de l'Association allemande ; c'est pour remercier des termes si touchants dans lesquels vous avez parlé de la mort de M. le Président Sieveking qui est vraiment inoubliable pour nous.

Messieurs, l'accueil si excellent que nous avons trouvé dans cette belle et grande capitale de la France, nous remplit tous de l'espoir de parvenir heureusement à notre but. Maintenant, c'est à nous à travailler, tout en vous renouvelant ces remercîments bien sincères.

M. A. BEERNAERT, Président du Comité Maritime International. — La mission du Bureau Permanent se termine ici. La Conférence doit constituer elle-même son Bureau.

Je crois que vous serrezz unanimes à appeler à la présidence M. Govare (*Appl.*). Il en sera donc ainsi.

M. GOVARE, président. — Messieurs, Je vous propose de désigner comme présidents d'honneur de la Conférence MM. les Ministres des Affaires Etrangères, du Commerce et de la Marine.

Il s'agit ensuite de désigner les vice-présidents de la Conférence. D'après nos usages, ce n'est pas le Bureau qui les nomme; les nations représentées choisissent elles-mêmes le vice-président qui les représentera au Bureau.

Je vais suspendre la séance pour 5 minutes, afin que les délégations nationales puissent nous faire parvenir leurs propositions.

M. DOUGLAS OWEN (London). — Great Britain, Sir, I regret to find is under a considerable disadvantage on this occasion. Some of our leading men, in fact the chief of our leading men, notably our lawyers, are unable to attend, and so far as I am aware at present the only Englishmen here are M. Serena and myself. M. Serena represents the London Chamber of Commerce, and he represents the United Kingdom Protection and Indemnity Association. For myself I claim to represent nobody, and I will, therefore, ask you to be good enough to appoint my friend M. Serena to the honourable position.

(*Après une suspension de 5 minutes, la séance est reprise et le Bureau de la Conférence est complété comme suit*) :

(*The proceedings were interrupted for five minutes: the Conference then resumed its labours and the officers of the Conference appointed were the following*) :

VICE-PRÉSIDENTS :

Allemagne : M. le Dr. BRANDIS, président de l'Association allemande de Droit Maritime.

Autriche : M. le Dr. GIOVANNI MARTINOLICH, Secrétaire général de l'Association autrichienne de Droit Maritime.

Belgique : M. LOUIS FRANCK, avocat et député, Secrétaire général de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime.

Danemark : M. J. H. KOCH, Président de l'Association danoise de Droit Maritime, Copenhague.

Grande-Bretagne : M. ARTHUR SERENA, délégué de la Chambre de Commerce de Londres.

États-Unis : M. FREDERICK M. BROWN, avocat à New-York, délégué de l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis.

Hongrie : M. COLOMAN DE FEST, Directeur gérant de l'Association hongroise de Droit Maritime, Fiume.

Italie : Le Prof. Dr. FRANCESCO BERLINGIERI, de Gênes.

Japon : M. ADATCI, délégué de l'Association japonaise de Droit Maritime à Tokio.

Norvège : M. ANTON POULSSON, délégué de l'Association norvégienne de Droit Maritime à Christiania.

Pays-Bas : M. B. C. J. LODER, président de l'Association néerlandaise de Droit Maritime, Conseiller à la Cour de Cassation de La Haye.

Portugal : M. ANTONIO CONDE, délégué de l'Association Portugaise de Droit Maritime, Lisbonne.

Républ. Argentine : M. THOMAS LE BRETON, avocat à Buenos-Aires.

Suède : M. ELIEL LÖFGREN, Secrétaire de l'Association Suédoise.

SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX :

MM. LOUIS FRANCK.

le Dr. ALFRED SIEVEKING.

RENÉ VERNEAUX.

SECRÉTAIRES :

MM. F. SOHR.

JEAN HOSTIE.

FRANCIS SAUVAGE.

SECRÉTAIRES-ADJOINTS :

MM. AUMÔNIER.

HENRI GALIBOURG.

ANDRÉ GAUTIER.

JAMES PAUL GOVARE.

LEMARIÉ.

ANDRÉ MORILLOT.

ROGER DE SEGOGNE.

RAYMOND WEISS.

M. LOUIS FRANCK, secrétaire général du Comité Maritime International (Anvers). — MM. Vous savez que dans nos délibérations antérieures nous avons toujours séparé les questions qui ont trait aux dommages matériels de celles qui se rapportent au dommage causé par perte de vies humaines et lésions corporelles.

La raison de cette méthode, c'est que dans certains pays, toute tentative de réforme, du moment où il s'agissait de toucher à la protection spéciale assurée aux passagers et aux équipages, paraissait à l'avance frappée de stérilité. Dans ces conditions, nous nous sommes dit fort sage-

qu'il valait mieux commencer par la partie la plus aisée de notre tâche.

Mais voici qu'au cours des délibérations de la Conférence diplomatique, il est apparu qu'un grand nombre de pays exprimaient le désir que le traité sur la limitation de la responsabilité pût être un traité complet, s'appliquant non seulement aux dommages matériels, mais aussi à ce que j'appellerai, pour éviter les circonlocutions, les « dommages corporels » ; et il s'est trouvé que parmi les puissances qui semblaient acquiescer à cette idée, se trouvaient quelques-unes des plus importantes et dont l'opinion devait être le plus considérée. Alors, de nouvelles études ont été entreprises. L'examen minutieux de la question et notamment des chiffres statistiques, a fait apparaître que les difficultés étaient probablement moins grandes qu'on ne se l'était imaginé tout d'abord.

Résumons en effet la situation. Actuellement, les législations continentales et la législation des Etats-Unis, autant que les législations des autres pays américains, se trouvent d'accord pour n'établir qu'une seule limite de responsabilité, que le réclamateur ait été lésé dans son patrimoine ou qu'il ait subi des dommages se rattachant à son intégrité physique : toujours l'abandon du navire et du fret limitent sa responsabilité. Il y a évidemment en fait une certaine extension qui résulte de la législation sociale : en tant qu'elle s'étend aux marins elle augmente la responsabilité, la contribution de l'armement aux assurances sociales étant souvent considérée comme une charge personnelle, grevant ainsi la fortune de terre. Sous cette réserve, la même limite s'applique à tous les recours.

En Angleterre, au contraire, il y a, comme vous le savez, en dehors de la limite de responsabilité de £ 8 par tonne dont bénéficient les réclamateurs du chef de dommages matériels, une limite additionnelle de £ 7 par

tonne, qui est une espèce de patrimoine spécial affecté aux réclamations pour dommages corporels, avec cette modalité que le droit du créancier pour dommages corporels n'est pas limité aux £ 7 par tonne au cas où ce patrimoine est insuffisant mais qu'il peut encore faire valoir des droits sur les £ 8 par tonne qui constituent la limite de responsabilité pour dommages matériels.

La grande différence entre ce système et le système continental n'est pas autant dans le chiffre additionnel de £ 7 que dans le caractère forsitaire et absolu de l'indemnité, car ces £ 7, comme d'ailleurs les £ 8, échappent aux événements de la mer : ils sont acquis à tout événement. Ils représentent une espèce de garantie donnée aux passagers, aux émigrants, à l'équipage en tout état de cause, que le navire flotte ou périsse.

La difficulté qui se présentait ici, c'est que nos amis anglais qui, après de longues délibérations, s'étaient montrés disposés à se rallier à un système mixte associant à la théorie anglaise l'idée continentale de la fortune de mer, — c'est-à-dire d'un patrimoine qui peut disparaître par suite des événements du voyage — n'admettaient ce système que quand il s'agissait des £ 8 pour dommages matériels. Mais lorsqu'il s'agissait de vies humaines ils n'entendaient pas renoncer aux principes de leur législation. Et ils ajoutaient qu'il leur semblait vain de tenter de modifier en cette matière la loi anglaise dans le sens d'une diminution de la responsabilité ; que jamais le Parlement ne tolérerait que le recours des passagers et des marins pût dépendre des événements de la navigation. De telle sorte qu'en dehors de toutes considérations théoriques, les éléments du problème sont devenus celui-ci : ou il faut reconnaître comme possible d'élever la limite continentale et américaine de la responsabilité d'un degré en y introduisant un système semblable au système anglais qui fait

à la vie humaine un traitement privilégié; — ou il est impossible d'aboutir et de faire jamais une loi internationale sur cette question.

Mais voilà Messieurs, que sur ce point particulier, à la réflexion et à l'étude, et par suite des transformations législatives, des changements notables se sont opérés dans les opinions. Et voici pourquoi.

La charge de la responsabilité pour lésions corporelles et blessures se compose essentiellement de quatre genres de réclamations.

Il y a tout d'abord les réclamations des gens de l'équipage; il y a en second lieu les réclamations des ouvriers des ports, arrimeurs, chargeurs, et autres, blessés au cours des opérations de chargement et de déchargement.

Le troisième ordre de réclamations comprend celles de passagers transportés à bord d'un navire et agissant contre ce navire, qui les transporte. Et enfin viennent en quatrième lieu les recours des tiers.

De ces quatre catégories qui forment la substance de la responsabilité pesant sur le navire, trois tendent en réalité à peu près à disparaître, dans ces dernières années, tout au moins comme éléments du problème qui nous intéresse.

La catégorie des réclamations de marins disparaît à raison des lois sociales qui, dans tous les pays, s'étendent de plus en plus à eux et des dispositions particulières prises à leur égard. Il en est de même pour la dernière catégorie — les ouvriers des ports — garantis par les assurances sociales. Même si des recours subsistent en théorie sur la base du droit commun — en pratique ils sont devenus exceptionnels et la charge pécuniaire n'est plus menaçante.

Pour les passagers du navire agissant en vertu du contrat de transport, un autre instrument est venu réduire ce risque à très peu de chose : c'est la clause d'exonération

qui figure dans tous les billets de passage et dont la validité a été successivement consacrée par la jurisprudence de tous les pays. Il s'est alors trouvé qu'en fait, en examinant quelles étaient les charges — non pour en faire une étude théorique de la question, mais pour chiffrer leur poids financier — on a constaté qu'il n'y avait que la quatrième catégorie de risques qui fut restée importante. C'est ce qui explique le changement d'opinion que je vous ai signalé et qui prend sa source dans les résultats tout à fait concluants que nous avons recueillis. Les recherches statistiques que nous avons faites ont permis en effet de constater que nos déductions étaient fondées. Ces responsabilités sont assurées par les armateurs dans des conditions très diverses, et notamment par des institutions spéciales en Angleterre.

Or, nous avons consulté les données de l'expérience basées sur de longues années, portant sur des millions de tonnes, et le résultat en a été surprenant. La charge que représente par tonne et par an ce risque de responsabilité est minime.

Une des plus grandes compagnies allemandes d'armement, la « Hansa » qui a une flotte de plus de cinquante navires, et de plus de 300.000 tonnes, nous dit qu'ayant assuré ce risque et sa police étant expirée, elle a longtemps hésité à la renouveler tant les pertes étaient minimes, et finalement elle ne s'est résolue à renouveler la police que parce que les assureurs lui faisaient des conditions particulièrement favorables.

Puis, ce qui est surtout intéressant et concluant c'est que les sociétés d'assurances mutuelles en Angleterre, qui assurent des millions de tonnes chaque année, évaluent ce risque à 0.146 penny, soit un peu moins de 2 centimes par tonne et par an. Ce n'est rien ou presque rien. Mettons même que ce chiffre soit cinq fois plus élevé. Alors encore

ce serait insignifiant, surtout si vous mettez en balance le grand bien qui résulterait de l'unification du droit, et la protection rassurante qu'y puiseraient les armements contre ces législations qui aujourd'hui encore, — comme c'est le cas quand il s'agit d'émigrants — n'admettent même pas qu'il existe une limitation quelconque. Ces chiffres et ces faits démontrent qu'accepter une responsabilité forfaitaire de 7 £ par tonne, en cas de dommages corporels, n'est pas payer bien cher le grand bienfait de l'unification complète du droit maritime en matière de responsabilité des propriétaires de navire.

Non seulement l'armement continental peut supporter ce supplément, mais j'ajoute que nos armateurs belges consultés par moi n'y ont vu aucune objection; et allant plus loin, je dis que l'expérience est faite pour nombre de vapeurs continentaux, qui à peu près tous se font couvrir dans les Clubs anglais et payent la prime qui correspond à une responsabilité supplémentaire de £ 7 par tonne pour dommages corporels de sorte que je crois qu'indépendamment de toutes les raisons humanitaires et juridiques, au point de vue pratique, je puis donner l'assurance que vraiment il n'y a pas là une charge supplémentaire considérable. Je vous propose donc de voter une résolution disant « que le Comité Maritime International est d'accord pour qu'à la responsabilité pour pertes matérielles, telle qu'elle est réglée par les avant-projets déjà votés, s'ajoute un forfait spécial qui en tous cas assure aux réclamateurs une indemnité lorsqu'une responsabilité est encourue pour un accident ayant entraîné mort d'hommes ou blessures corporelles ».

M. LYON-CAEN. — J'espère que la Conférence voudra bien admettre que la discussion générale ne soit pas

close; parce que M. Franck insiste sur des points sur lesquels tout le monde n'est pas d'accord.

Vous le savez aussi bien que moi, il y beaucoup de personnes ici qui estiment qu'on devrait s'occuper de clauses d'exonération en matière de responsabilité. Or, nous ne pouvons écarter ces questions par le vote sur une résolution aussi positive.

M. GOVARE. — Nous continuerons donc la discussion demain.

La séance est levée. — The Conference adjourned.

MARDI, 10 OCTOBRE 1911

TUESDAY, OCTOBER 10th, 1911

Séance du matin — Morning's Sitting

PRÉSIDENCE DE M. PAUL GÖVARE

MR PAUL GOVARE IN THE CHAIR

Mr ARTHUR SERENA. — Mr Chairman, I should like to be allowed to speak to the meeting, but I find myself in a somewhat embarrassing position. I appear to be the only Englishman present who represents officially a corporate body. Unfortunately the London Committee, owing to the illness of Mr Leslie Scott and Mr Harry Miller, had not the opportunity of meeting to discuss the problems which are before us and to come to some resolution upon them. Neither have the gentlemen who ought to have been present here to-day communicated to me their views, and under those conditions I do not feel justified in taking any part in the discussions, as I have absolutely no instructions and I do not feel that I could vote on behalf of Great Britain on any of the resolutions which might be submitted to us.

I understand that the reason for the absence of the legal element here is due to the fact that the Courts of Justice are meeting this week, and that their attendance is required there. Some of the other members are sick, notably Mr Leslie Scott and Mr Harry Miller, who have always taken a very active part in your discussions. Others again

are detained owing to urgent business matters, but I fee
that some apology is due to you gentlemen for the non-
attendance of those gentlemen, and for their not having
explained to you here the reasons for their absence.

We are very fortunate I am glad to think in having here
Mr Douglas Owen who, as he told you yesterday, repre-
sents himself alone, but he is so well up in all the points
that are to be discussed that I know he will render very
valuable assistance to you and that many of the views
which he will express are the views of the official body in
London.

M. B. C. J. LODER (La Haye). — Hier, en commen-
çant la discussion, M. Franck vous a rappelé que cette
matière avait déjà son histoire. Pendant que nous étions
réunis à Venise pour discuter l'avant-projet sur la respon-
sabilité des propriétaires de navires pour dommages
matériels, il avait été demandé de la part des membres
italiens de traiter en même temps la question de la respon-
sabilité pour pertes de vies humaines, dont nous avons à
nous occuper aujourd'hui. M. Franck a alors répondu à
l'Italie que c'était de propos délibéré qu'on avait mis de
côté tout ce qui touche à cette matière, que l'on ne voulait
pas y toucher et que l'Angleterre s'y était opposée. Nous
n'avons donc pas discuté la question à Venise. Mais alors,
à la Conférence diplomatique, quelques Etats ont demandé
qu'on s'occupât de la responsabilité pour les lésions
corporelles; nous avons donc entamé cette matière à
Brême. Là, j'ai fait observer que ce n'était pas du droit
maritime, mais du droit civil tout pur et maintenant que
nous avons sous les yeux le compte-rendu de la Conférence
de Brême, nous voyons que j'avais raison. Examinez le
tableau synoptique dressé pour la Conférence de Brême.
Vous verrez que cette responsabilité pour mort et bles-

sures prise en général est traitée dans presque toutes les législations et dans toutes ces législations c'est du droit civil, et ce droit civil est régi de la même manière partout : on est responsable, non seulement pour son dol, mais aussi pour sa faute et pour sa négligence.

Il faut que la preuve de cette faute ou de cette négligence soit bien établie, et la charge de la preuve pèse toujours sur celui qui est demandeur au procès.

Je pense que le premier soin doit être de délimiter la matière que nous traitons et de tracer les frontières de nos discussions.

Nous avons entendu hier, dans le discours de M. Franck, que quatre sortes de personnes entrent en scène. En premier lieu l'équipage, puis les ouvriers des ports, ensuite les passagers et enfin les tiers.

Pour moi, Monsieur le Président, je crois que cette question de l'équipage doit être réservé, parce que la responsabilité quant à l'équipage repose sur une autre base de droit que la responsabilité que nous traitons en ce moment. Je comprends que quand nous parlons ici d'une responsabilité pour mort ou blessures, ce sera toujours une responsabilité basée sur la faute ou sur la négligence. Si l'on voulait rendre le capitaine ou le propriétaire de navire responsable pour tout ce qui advient au cours d'un voyage, il me semble que ce serait monstrueux et je suis convaincu que personne n'y pense.

Donc, il s'agit uniquement de la responsabilité qui est une conséquence de la faute ou de la négligence. Ce que l'on fait pour l'équipage ne repose pas sur une faute ou une négligence ; le propriétaire de navire doit toujours payer pour les maladies, les accidents survenant aux gens de l'équipage, même s'il n'y a aucune faute, et cela pour des raisons humanitaires. C'est le régime de notre code qui existe depuis 1838. Le code de commerce, dans son article

423, dit que « toute personne de l'équipage qui tombe malade pendant le voyage ou qui, soit au service du navire, soit dans un combat contre l'ennemi ou des pirates, est blessée ou mutilée, est payée de ses loyers, traitée et pansée et, en cas de mutilation, indemnisée »

M. Franck l'a dit avec raison. Ce n'est pas seulement cet article du code de commerce, mais l'ensemble des lois sociales qui s'inspirent de ces principes humanitaires. Il faut donc laisser cela aux législations nationales, et il ne faut plus en parler ici. Si l'on voulait traiter cela internationalement, je suis bien persuadé qu'après des discussions interminables nous n'arriverions à rien.

La situation est la même pour la seconde catégorie : les ouvriers dans les ports. Nous pouvons donc passer outre.

Que reste-t-il encore ? Les réclamations pour dommages aux passagers à bord du navire en faute, et les réclamations des tiers.

Mais je demande de nouveau sur quoi repose cette responsabilité ? Seulement et uniquement sur la faute ou la négligence, sur le *quasi-délit*. Or dans ce cas il est absolument indifférent que la personne blessée soit à bord du navire ou non. Le propriétaire est tenu, non pas à raison de son contrat, mais bien à raison de sa négligence ou de sa faute. Les deux dernières catégories n'en sont donc qu'une.

L'état de droit étant tel, il est demandé s'il faut donner au capitaine, à l'armateur, ou au propriétaire de navire le droit de se couvrir par des clauses d'exonération.

Je ne crois pas que cette question soit bien grave. Tout d'abord il n'y a aucune exonération contre le dol. Ensuite, l'exonération n'est possible que par contrat : vis-à-vis des tiers, on ne peut jamais s'exonérer. Aussi je ne vois aucune

raison pour restreindre la liberté des contrats dans ce cas exceptionnel.

Une autre question est celle de savoir quel dommage il faut allouer.

Il me semble que cela ne peut donner lieu à aucune difficulté. Dans aucune législation, on ne donne autre chose que le dommage direct, naturellement dans le sens le plus large.

Si au contraire, on allouait des dommages indirects, on ne saurait plus à quoi s'en tenir.

Les difficultés que l'on redoute dans le cas de mort de la victime ne me paraissent pas si graves. On a donné comme exemple le cas d'un transatlantique, ayant à bord un Vanderbilt, un Rothschild. Mais, dans ce cas, les richesses ne sont pas à bord ; elles ne périssent pas ; elles se trouvent dans le coffre-fort, à Paris, à New-York. Ce qui est perdu, c'est la vie. Or la vie est quelque chose d'inestimable. Ah, si un mort pouvait réclamer la vie, ce serait une responsabilité très lourde pour le propriétaire de navire. Mais comme la victime est morte, elle n'a plus d'action.

Prenons l'exemple d'un Vanderbilt, perdant la vie pendant une traversée. Qui aurait une action ? Dans le code français, à l'article 406, on lit « l'époux survivant, les enfants, le père ou la mère de la victime, dont le travail pourvoit habituellement à leur entretien ».

Voilà donc le point principal : que les réclamateurs aient perdu quelque chose par la disparition du défunt.

A Brême on nous a démontré que cette responsabilité n'était pas bien importante. On l'a répété à Bruxelles. Hier encore, M. Franck a donné connaissance d'une correspondance à ce sujet. Enfin, je puis ajouter que moi-même j'ai pris mes informations et je puis vous confirmer que cette responsabilité n'atteint pas un chiffre bien élevé.

Il ne me reste plus qu'à examiner la limite forfaitaire d'autant de £ par tonne qu'il importe de fixer. Pour moi, je vous dirai tout simplement : que ce soit 10 £, ou 100 £ ou 8 £, cela m'est indifférent parce que même les £ 7 sont beaucoup trop.

M. Franck nous a dit que cette responsabilité se réduit à un certain pour cent du capital engagé. Je ne trouve aucun rapport entre cette responsabilité et une certaine somme forfaitaire par tonne. En effet supposez un navire transportant quelques centaines de personnes. Ce navire aurait la même limite qu'un navire de la même grandeur ne transportant pas de passagers !

Je pense que si on veut prendre une somme forfaitaire, on peut accepter n'importe quel montant. Le point important n'est pas la limite, mais seulement de bien définir la nature de la responsabilité dont nous parlons.

(*Verbal translation by Dr. SIEVEKING*)

Mr Loder said that he was from the very beginning opposed to this matter being discussed in our Conference now, because it resorted to the civil law and not to the maritime law; and, looking at the synoptical review which was printed on the occasion of the Conference in Bremen, this view was confirmed, because in all countries this matter was not regulated by commercial law, but by civil law. But now, the International Diplomatic Conference at Brussels having taken this matter up, we are bound to comply with its wish and to discuss this question. Mr Franck said the last time that we had four categories of claims : those by the crew of the one vessel; the passengers of this vessel; the workmen in the harbour, and the third persons. With regard to the question of the crew, Mr Loder is of opinion that we must leave that matter to the legislature of every country, because that is a matter of public policy. With regard to the passengers on board the colliding vessel and on board of the other vessel, Mr Loder is of opinion that, apart from the negligence clause, the validity of which cannot be called into question, it is not of very great importance what limit you put to the liability of the shipowner, be it £ 8 or £ 10, or even £ 100 per ton. That is not so important as the way you afterwards regulate the

details of liability — not the amount of the liability, but the manner in which it has to be assessed : that is the principal thing which we have to discuss.

M. CONSTANT SMEESTERS (Anvers). — Je pense que si nous avions à régler d'une façon générale la question de la responsabilité à raison des accidents de personnes, nous aurions sans doute à solutionner des questions très controversées et extrêmement délicates. En dehors de certaines questions de détail et d'application pratique, telle par exemple la question de concours entre créanciers pour dommage personnel et créanciers pour avaries matérielles, il y aurait d'abord à solutionner des questions de principe, la question de savoir à qui incombe le fardeau de la preuve, si les clauses d'exonération sont valables et comment doivent se calculer les dommages-intérêts. Mais, Messieurs, le Bureau Permanent a limité d'une façon très précise et très nette les questions que nous avons à solutionner, dans la convocation que nous avons reçue. La seule question à résoudre actuellement est, je crois, la suivante : Y a-t-il lieu, en dehors de la responsabilité de £ 8 par tonne pour dommages matériels, sur laquelle on est d'accord, d'établir une seconde responsabilité supplémentaire de £ 7 par tonne pour les accidents de personnes ?

A cette question, nous devons simplement répondre, me semble-t-il, par un oui ou par un non. Et ce « oui » ou ce « non » que nous allons prononcer ne préjudiciera en rien à la solution que nous donnerons aux autres questions. Nous pouvons décider qu'il y a lieu d'établir cette responsabilité supplémentaire, tout en réservant les autres questions, que les clauses d'exonération seront parfaitement valables et qu'il y a lieu, par exemple, d'établir un régime nouveau pour le concours des dommages-intérêts.

J'estime que le système actuel envers les passagers est véritablement exorbitant. L'armateur ne connaît pas la

situation sociale des passagers. Or il peut se faire qu'un armateur, qui ne retire des passagers que le prix du billet de passage, se trouve exposé à devoir payer plusieurs millions de dommages-intérêts.

En droit, ce système est exorbitant, parce que ce dommage n'est pas la conséquence du contrat. Or, la loi dit que seul le dommage prévu et direct est dû. Quand il s'agit de dommage matériel, on admet parfaitement qu'en cas d'avarie, l'affréteur n'a pas droit au dommage résultant de la diminution du prix de la marchandise. Ce n'est pas un dommage direct : il provient de circonstances indépendantes du contrat, de fluctuations du cours des marchandises. De même pour les passagers, quel est le dommage ? Les frais de pansement, de traitement, les frais de funérailles. Le reste, c'est la conséquence de sa situation sociale.

Le passager ne pourra-t-il jamais se couvrir contre ce dommage ? Certes oui. Vous savez qu'en matière de transport par chemin de fer, le chargeur peut faire une déclaration d'intérêt à la livraison. Le passager pourrait, par analogie, en prenant son billet de passage, dire : j'ai à l'arrivée un intérêt d'autant. Cela donnerait lieu à un supplément de prix qui permettrait à l'armateur d'assurer ce risque. Mais, je le répète, nous n'avons pas en ce moment à solutionner ces questions. Nous avons simplement à répondre à la question du second degré de responsabilité, et je pense qu'avant de nous prononcer, nous devons avoir des renseignements complémentaires.

Il me paraît que les chiffres qu'on nous indique ne sont peut-être pas encore suffisamment complets et je voudrais que la Commission pût s'occuper de nouveau de ce point et examiner si ces statistiques ont été établies sur des bases assez générales pour nous permettre de faire une loi internationale. Portent-ils uniquement sur des navires

à passagers, ou bien se rapportent-ils à la fois à des cargo-boats et à des navires à passagers? Dans ce dernier cas, ils perdraient évidemment beaucoup de leur importance.

(*Verbal translation by Dr. SIEVEKING*)

Mr Smeesters has just said that our Agenda paper of discussion has been restricted by order of the Executive Committee of the Comité Maritime to the one question whether we should admit of the owner being liable for damage done to persons with an extra limit of £7 per ton or not; that all the other questions, with regard to the onus of proof and whether consequential damages have to be assessed or not, should not be discussed here. But Mr Smeesters thinks that we could very well discuss these other questions too without any harm.

With regard to the principal question he was of opinion that first of all there is a little doubt whether the facts collected by Mr Franck are really detailed enough in order to make it possible for us to adopt this system.

Mr DOUGLAS OWEN (London). — Gentlemen, as my friend Mr Serena has told you, I am one of the only two British representatives. He has told you why Mr Leslie Scott, Mr Miller and the legal members could not be here. I think a word is due perhaps to the underwriters and shipowners who are not here. They are all men in a most responsible position; and as you will understand the present political conjunction is causing both to underwriters and shipowners great anxiety; and therefore it does not surprise me at all that none of the representatives either of underwriters or of shipowners are here to-day; and I am sure that none of you will attribute to their absence any want of respect to this Society, or any want of interest in its affairs.

Now one word as regards myself. I have ceased to be I may say professionally occupied in marine insurance matters for several years. To my regret, and I think I may say to shame, I have not kept myself in touch with the

discussions of this Committee as I ought to have done. Therefore I come before you to-day with considerable reserves and hesitations; but I am in this, to me, agreeable position, that I represent no one and am answerable to no-one for my views.

I take it that, although I think most of us have perhaps made up their minds on the point, we are here really to consider the question whether the shipowners should be liable for loss of life or personal injury to third parties, as we have in fact already agreed that they are liable for loss of life and property. It is my opinion decidedly that the British law in this respect is right. It is a humanitarian law. I think it is a law that should be in principle adopted throughout the world, and therefore in what I am about to say I assume, I hope not incorrectly, that that is the view of all of us.

As regards the persons to whom shipowners are to be liable for loss of life or personal injury, Mr Franck has told you, and Mr Loder has reminded us, that they divide themselves into four classes: first, the shipowners' own seamen; secondly, workers in the port; thirdly, passengers on their own ships, and fourthly, passengers and crew, and others, if there be any, on board the ship run into.

In England the law is already very clearly defined as regards the liability to seamen and as regards the liability to port-workers, and shipowners enjoy, rightly or wrongly, the right to contract themselves out of responsibility to the passengers they carry. This being so, I feel assured that if this Committee should attempt to pass a resolution expressing an opinion that these rights should be interfered with you will have the whole of the opinion of the shipowners in England against such a resolution. My own opinion is decidedly that as regards liability to their own seamen, and as regards liability to dock-workers, this

Committee should not think of imposing any laws or regulations, but should leave each country to make its own laws. As regards the passengers carried on the ship the position is perhaps not quite so plain; but still I hold to the same view; I think that there again each country should be left to make its own laws. There remains the fourth class, the passengers and crew on board the ship run into. It is my opinion, and it is the law in England, that shipowners should be liable for a loss so caused, whether a loss of life or personal injury. It is humanitarian; and, gentlemen, if you have accepted the principle that a shipowner is to be liable for material losses, for damage to a ship, for loss of cargo, can you stop there and say that he is not to be liable for a personal injury or loss of life? The thing is impossible to think. I consider that the law that we have in England as regards the principle (I am saying nothing of the amount) should be the law for all the world, and I trust that this Committee will make it clear that that is also their view.

I do not know that it has very much to do with what we are discussing, but I should like just to mention how it came about that £ 15 was ever fixed as the British limitation at all. I am reading from the Report of the Select Committee on Shipping of 1860 : « It is generally agreed that the valuation for loss of life in the Merchant Shipping Act » — the Act that then existed — « at the minimum of £ 15 per ton was fixed with a view of preventing the employment of inferior ships, and it was considered that vessels of the value of £ 15 per ton were sufficient to provide for the comfort and safety of passengers ». So that you will see that when the British Legislature fixed a total liability of £ 15 per ton this had no relation at all to the loss sustained by the sufferers. It was simply a rule (if you like an absurd and absolutely illogical rule) for the

public convenience; that is to say convenience as regards the supply of a good class of ship. Still, however illogical the proposal, it became the law, and as you know, for 50 years or more in England the law has been that a shipowner who causes loss of life or personal injury and loss of property through the wrongful navigation of his ship, where he is not personally to blame, shall be liable up to £ 15 per ton. People are very apt to say, even in England, that that £ 15 is to be divided in this way : £ 8 is for the material losses, and £ 7 is for loss of life and personal injury. But pray dismiss from your mind the popular fallacy that the limitation for loss of life by British Legislation is £ 7 a ton. £ 7 a ton is the minimum, and over and above that £ 7 a ton the sufferers have the right to share with the losers of ship or cargo the remaining £ 8 per ton. So that I think it would be approximately correct if we say that the limitation for loss of life in England is not £ 7 a ton, but practically or more nearly £ 11 a ton, although we are all in the habit of talking of £ 7 as being the liability.

In England the public have viewed with very little interest — I think I may say with complete indifference — the proposals of this Committee as regards compensation for material losses. It does not concern the public at all. The public say : « This is a matter between the shipowners and the merchants ; let them fight their own battles together, and in any case it is open to them to insure ; why should we, the public, concern ourselves in this ? » The public do not care a brass farthing about it. Now, you are entering on a very different subject. You are going to deal with the rights of the public. Every man, certainly in England, either travels, or feels that any day he may be suddenly called upon to travel. He presumably knows that he has a claim, or that his representatives will have a claim, if he is killed, up to a minimum of £ 7 a ton

and probably £ 11 a ton. So that if you attempt to reduce that liability you will have in my belief the whole of the press of England against you. The public will say : « Let them do what they please between shipowners and cargo-owners, but we ourselves are concerned in this. » I ask the Committee to consider carefully the position which is likely to arise if such a resolution should be come to.

We have already agreed (logically or not does not matter — there is no logic about the sum itself at all) that a shipowner's liability for property claims shall be £ 8 a ton. Is this Committee going to say that his liability for loss of life shall be less ? Why ? On what grounds is life to be valued at a less sum than ship or cargo : on what grounds is life to be based on a lower value than property ? I suggest rather this. However illogical £ 8 a ton may be, we have accepted £ 8 a ton as the basis of liability for property losses. Let us say that we see no reason for making any difference between property claims and life claims, and that whereas we have agreed that the shipowner's liability for property losses shall be £ 8, let us express the opinion that for life claims it shall be for the like amount. On what logical grounds can we make any distinction ? You may say : « Well, but the British shipowners might object to having their liability increased from £ 7 to £ 8 ». This is not so. £ 7 per ton is a minimum. Therefore if you make the liability for life claims a fixed amount of £ 8 instead of being a minimum of £ 7 or a practical maximum of £ 11, or whatever the sum may be, you are doing no wrong to the shipowners ; you are putting them rather in a better position, and you are able to say that you see no reason for making a difference in amount between life and cargo. I think by so doing you will deprive the British press of an argument they would certainly use. They would say : « If £ 8 for cargo is a reasonable amount how

can the Comité Maritime say that £ 7 for life is also reasonable ? ». Whereas if you say : « We see no difference between the two; let it be £ 8 for both, and in fact to some extent seeing that £ 7 is only the minimum we are there meeting the claims of the public », I think that the public would find this not unreasonable.

Mr Franck has told us that the cost of insuring against loss of life is a mere fleabite. The gentleman who spoke last said on that point we ought to have further information. I do not think so. I think probably that what Mr Franck said is very near the mark; but if it is not I do not think that we ought to weigh the question by a sordid consideration of that kind. The question is : should the shipowners be liable — personally liable without the right to abandon — for loss of life everywhere as they to-day are in Great Britain ? I think they should; and if that is also your opinion do not let us involve the consideration of what the fraction of the cost of insuring may be. Personally I believe, with Mr Franck, that this cost would be a mere bagatelle. I ask you, then, to agree that a like amount to that which we have agreed upon, £ 8 a ton, as the liability for material losses, should also be the shipowners' liability for personal claims, and that it should be a distinct and separate liability not capable of extinction by abandonment. With the Chairman's permission, I will move this resolution : « That this Committee, having already adopted the principle that the compensation for property claims arising out of wrongful navigation be limited to £ 8 per ton of the wrong-doing vessel's gross tonnage, do now agree that the compensation for life claims be limited to a like amount of £ 8 per ton ».

(*Traduction orale par M. LOUIS FRANCK*)

M. Douglas Owen commence par excuser l'absence des jurisconsultes anglais, empêchés par leurs devoirs professionnels, d'être présents. Il excuse également les assureurs qui, à raison de la situation économique actuelle, n'ont pu se rendre à Paris. Quant à lui, il n'est délégué d'aucune association, il ne représente personne et il peut donc parler en pleine liberté, étant entendu qu'il n'exprime ici que son opinion personnelle.

Il a résumé le système de la loi anglaise qui, comme vous le savez, institue en dehors de la responsabilité de 8 £ pour les dommages matériels, une responsabilité supplémentaire de £ 7 par tonne pour les dommages corporels.

M. Owen estime que la loi anglaise est profondément humanitaire et qu'elle devrait être la loi du monde maritime. Pour bien préciser sa pensée, il rappelle qu'il faut distinguer entre quatre classes d'intéressés : les marins, les ouvriers du port, les passagers du navire transporteur et enfin, les tiers,

Quant aux marins et aux ouvriers des ports, ces questions sont réglées par presque toutes les législations nationales. En ce qui concerne les relations entre l'armateur et les passagers de son navire, M. Owen estime que ces relations ne peuvent être modifiées par les décisions du Comité Maritime International. Il estime que si nous touchons au droit de l'armateur anglais de régler comme il le veut ses relations contractuelles avec les passagers, nous soulèverons contre nous tout le monde maritime anglais et la presse anglaise. L'armateur a le droit de stipuler des clauses d'exonération, d'établir son contrat comme il l'entend et il est indispensable que cette liberté du contrat soit respectée.

Reste la quatrième classe, c'est-à-dire l'équipage et les passagers d'un navire étranger. M. Douglas Owen estime qu'ici l'armateur doit absolument être responsable pour les pertes de vies humaines occasionnées par la faute de son capitaine et de son équipage. La loi anglaise, qui est une loi humanitaire sur ce point, doit être, dit-il, la loi générale. Il nous a indiqué comment cette disposition a été introduite dans la loi, c'est-à-dire la responsabilité additionnelle de £ 7 par tonne. Le but a été de forcer les armements à employer de bons navires, à éviter donc que les armements n'agissent trop à la légère et n'envoient en mer des navires inférieurs, et il nous a expliqué aussi comment cette responsabilité de £ 15 par tonne n'est en somme qu'une responsabilité de £ 11 ; que les passagers ont un patrimoine spécial de £ 7 par tonne, et qu'ils viennent en concours avec les réclamateurs du chef de dommages matériels pour le solde de leur créance sur le premier patrimoine de 8 £, la responsabilité pour

dommages matériels n'étant en réalité que de 4 £, de sorte qu'on peut dire que puisque les réclamateurs pour dommages corporels partagent avec les autres réclamateurs pour dommages matériels les £ 8 par tonne, la limite de responsabilité est donc en réalité de £ 11 par tonne.

Il ajoute que si le public anglais a été assez indifférent en général au sujet des résolutions prises par le Comité Maritime International relativement aux réclamations pour dommages-intérêts du chef de dommage matériel, parce que c'est là une affaire entre armateurs et négociants, le public s'intéresse au contraire extrêmement à la solution des questions qui concernent la responsabilité pour dommages corporels. En effet, les Anglais voyageant beaucoup par mer, sont plus que tous autres exposés à être victimes d'accidents, et on conçoit donc que le public anglais suive ces travaux avec un réel intérêt, et il déclare que si le Comité Maritime devait aboutir à une résolution qui supprimât ce fonds spécial au profit des passagers, nous souléverions contre nous toute la presse anglaise.

Quant au chiffre, il n'y a aucune raison de s'arrêter à ce chiffre arbitraire de £ 7. Pourquoi ? Puisqu'on accorde pour le dommage matériel £ 8 par tonne, pourquoi ne pas aussi fixer une limite de £ 8 pour les dommages corporels ? Les armateurs ne se plaindraient pas, car comme il le disait précédemment, en réalité la limite n'est pas de £ 7, mais est bien supérieure. Il serait donc plus logique et plus simple de dire : £ 8 pour les dommages matériels et £ 8 pour les dommages corporels.

M. Douglas Owen pense que la responsabilité pour lésions corporelles devra exister toujours, sans pouvoir être éteinte par l'abandon, et il termine en proposant la résolution suivante :

« Le Comité Maritime International ayant déjà adopté le principe que les indemnités réclamées pour pertes ou dommages résultant de fautes de navigation seront limitées à £ 8 par tonne sur le tonnage brut du navire en faute, est d'avis que la responsabilité du chef de dommages corporels doit être limitée à un même montant de £ 8 par tonne ».

M. FRANCESCO BERLINGIERI (Gênes). — Messieurs, je crois que nous sommes tous d'accord qu'il faut réservier aux lois nationales tous les recours que peuvent exercer contre le propriétaire de navire les personnes de l'équipage et les ouvriers des ports.

Tous les pays ont sur cette matière, édicté des lois d'ordre social et il serait difficile, sinon impossible de se

mettre d'accord internationalement sur le règlement de cette matière.

Mais la question vraiment importante qu'il faut solutionner c'est celle qui a trait à la responsabilité du propriétaire de navire pour dommages corporels aux passagers et aux tiers.

Vous savez, Messieurs, qu'en Italie, le transport des émigrants joue un rôle très important, je dirais même le rôle principal dans l'industrie de la navigation. C'est pour cela que l'Italie a un intérêt considérable à voir solutionner cette question de la responsabilité du propriétaire de navire. Et l'importance de cette question s'est accrue énormément encore dans ces derniers temps, depuis que notre jurisprudence a accueilli le principe que le propriétaire de navire ne peut pas s'affranchir de cette responsabilité vis-à-vis des émigrants, par l'abandon du navire et du fret. Voici ce que la Cour de cassation de Rome a décidé par arrêt du 12 juillet 1907 :

« La responsabilité du transporteur envers les émigrants » est complètement indépendante de celle du propriétaire » de navire et par conséquent, quand la qualité de *viator* » et celle de propriétaire de navire se trouvent réunies » dans la même personne, l'abandon du navire ne peut » exercer aucune influence sur l'exercice des actions des » émigrants et ne peut ni éliminer, ni suspendre la déci- » sion que les commissions arbitrales sont obligées de » rendre sur les dites actions ».

Et comme notre loi sur l'émigration est une loi d'ordre public et que l'on ne peut donc déroger à ses dispositions, il est inutile de vous dire que toutes clauses d'irresponsabilité du propriétaire de navire seraient nulles et sans effet.

M. Loder vient de vous dire que cette question de dommages corporels est une question de droit civil.

Oui, nous sommes dans le domaine du droit civil tant

qu'il s'agit de la rigueur des principes, mais nous entrons dans le domaine du droit maritime quand nous voulons établir des règles qui dérogent à la rigueur de ce droit en tenant compte de la condition spéciale de l'armateur.

L'Association italienne est d'avis que le système d'une responsabilité additionnelle pour une somme fixée par tonne en faveur des réclamateurs pour perte de vies humaines et pour lésions corporelles, pourrait être accepté comme un moyen terme entre la rigueur du système de la responsabilité personnelle et illimitée, et celui du droit large de l'abandon.

Naturellement cette adhésion est donnée sous réserve d'établir le chiffre auquel on peut arriver pour cette responsabilité additionnelle.

Notre éminent collègue, M. Franck, nous a fourni des données et des renseignements qui sont très utiles pour la solution de la question; mais à mon avis, il faudrait que nous eussions encore quelques données satisfaisantes émanant des compagnies de navigation qui se sont livrées exclusivement au transport des émigrants.

M. Loder a dit que pour lui, cette question de £ 8 n'a aucune importance; que £ 10, £ 20, même £ 100, ce serait la même chose. Et pour parler ainsi il s'appuie sur les renseignements que nous a fournis notre collègue M. Franck.

Mais n'oublions pas que tous les armements ne sont pas de grandes compagnies; il faut aussi considérer un armateur isolé, qui n'a qu'un ou deux navires et pour lequel la responsabilité en cas de sinistre serait énorme.

En résumé l'Association italienne se rallie en principe à cet avis qu'il faut régler la question de la responsabilité des propriétaires de navires pour pertes de vies humaines et lésions corporelles et que le système d'une responsabilité additionnelle pourrait être accepté.

(*Traduction orale par Mr SIEVEKING*)

Mr Berlingieri said just now that, with regard to the question of the liability of the shipowner towards the crew and towards the workmen in the ports, this question must be left to the legislature of every country; but it is most important to arrive at an international understanding with regard to the liability towards the passengers, particularly with regard to emigrant passengers. This point Italy especially wants to have decided because the Court of Cassation in Rome has held that with regard to emigrant passengers there is no limit of liability, that any negligence clause is illegal and void. Therefore it is of the utmost importance to all Italian shipowners to have the liability limited to a certain amount. Mr Berlingieri quite agrees with Mr Loder that the principle involved is a principle of Common law, but whether this principle shall be applied to matters commercial and maritime or not is a matter of commercial law, and he tells us on behalf of the Italian Association that he agrees with the proposal of Mr Franck, only he wishes to have some more statistical details as to the liability of emigrant ships.

Dr SIEVEKING. — Mr Chairman and Gentlemen, just before communicating to you some few papers that we have collected in Germany I should like to make one remark with regard to the proposal of Mr Owen. I think we cannot bargain in this matter. Mr Owen said that if we adopt less than £ 8 then we should have the English press against us. The English press should have been against us during the time when the principle of the value of the ship being assessed after the collision was being settled in Brussels; but now this principle has been settled and we are going to propose simply to adopt the English law and nothing more. We say that £ 7 shall be for the passengers, and if the passengers have not enough with these £ 7 then they shall partake of the other £ 8 too. Now Mr Owen's opinion is that, differing from the English law the £ 7 for the passengers ought to be increased to £ 8.

With regard to the principal question, whether we should

adopt this additional personal liability of £ 7, we have thought that the persons interested in this matter are those who have to pay, that is to say, the shipowners; and if all the shipowners on the Continent agree then we lawyers have simply to follow.

Now we have sent a circular note to nearly all our Chambers of Commerce in Germany pointing out to them that this is a personal liability, and an additional liability, of £ 7 per ton, and asking them whether they agreed to it or not. We have got the answers of the Chamber of Commerce of Königsberg, of Danzig, of Stettin, of Rostock, of Kiel, of Flensburg, of Lübeck, of the Shipowners Association of Hamburg, of the Associations of Shipowners of the River Weser and of the River Ems, and all those agree to this proposal. They say they are willing to adopt it. (*Hear, hear.*)

Mr DOUGLAS OWEN. — Would you mind stating the proposal again ?

Dr SIEVEKING. — The proposal is as follows : the shipowner is liable with regard to damages done to the cargo for £ 8 per ton maximum, but on the value of his ship after the collision. Then he shall be personally liable for an additional sum of £ 7 per ton with regard to loss of life, and, if the amount of the claims of those who have suffered exceeds the sum of £ 7 per ton, then for the remainder the life claimants partake also in the £ 8 which are assessed for the cargo.

(*Traduction orale par M. LOUIS FRANCK*)

M. Sieveking a dit que sur la proposition de créer une limite additionnelle de responsabilité de £ 7 par tonne, l'Association allemande avait pensé qu'il y avait lieu de consulter en tout premier lieu ceux qui, par l'adoption de cette réforme, auraient à en supporter la charge.

Il s'est en conséquence adressé à toutes les chambres de commerce allemandes et aux associations allemandes d'armement; de toutes sans exception, il a reçu une réponse affirmative, les armateurs déclarant que dans l'intérêt de l'unification internationale du droit maritime, ils sont prêts à se rallier à cette modification de leur droit national.

Et cette modification aurait l'objet suivant d'après M. Sieveking. On sait que la limite qui sert de base à tout le système et qui a été arrêtée par la Conférence diplomatique se compose de la valeur du navire et du fret après l'accident avec un maximum de £ 8 par tonne. Eh bien en dehors de cela il y aurait £ 7 par tonne comme un fonds spécial affecté exclusivement aux réclamations du chef de perte de vies humaines ou de lésions corporelles.

Mr DOUGLAS OWEN. — With your permission Sir, may I offer just a word of explanation. I did not know of the replies that had been made by the German Associations, but if I had known it would not have altered my opinion that the shipowners' liability for life claims should be limited to £ 8 per ton, and that it should not be mixed up with property claims in any way at all : it should be absolutely a distinct liability and a personal one, that is, independent of the actual value of the wrong-doing vessel.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Douglas Owen a tenu à préciser ses idées, qu'il maintient après avoir entendu l'avis des chambres de commerce allemandes. Il faudrait deux responsabilités absolument distinctes : une de £ 8 par tonne pour les dommages matériels et une de £ 8 par tonne pour les dommages corporels, les créanciers du chef de dommages corporels n'ayant aucun recours sur le fonds de responsabilité affecté aux réclamations du chef de dommages matériels.

M. CHARLES LYON-CAEN (Paris). — Il a été dit diverses choses qui sont fort intéressantes, mais je crois bien que nous ne contredirons personne ici en disant qu'il est désirable que la discussion ne se prolonge pas pendant plusieurs séances, et si la discussion générale pouvait

être close ce matin ou dans la première partie de la séance de ce soir, nous pourrions entamer la discussion spéciale qui sera encore plus intéressante.

Il m'a semblé résulter des observations qui ont été faites par plusieurs de nos collègues, notamment par M. Smeesters, que ce qui importe avant tout, c'est que nous sachions quelque peu quelles sont les questions que nous examinerons. Avant de trancher la question, il faut la poser aussi bien que possible, parce que suivant un proverbe français, qui a son analogue dans beaucoup de pays, une question bien posée est à moitié résolue.

Il m'a semblé résulter de la discussion qu'il règne une certaine équivoque sur la question que nous avons à examiner. Plusieurs de nos collègues, et notamment M. Smeesters et M. Alfred Sieveking, me semblent assez disposés à dire que nous n'avons qu'une seule question à examiner : celle de savoir si, quand il s'agit de dommages causés aux personnes, il faut que la responsabilité du propriétaire de navire soit plus étendue que quand il s'agit de dommages causés aux choses, aux navires et aux marchandises. Voilà pour eux la seule question à examiner et M. Sieveking a été jusqu'à dire qu'il croit que l'intention du Bureau du Comité Maritime International avait été de ne faire examiner que cette question.

. Je voudrais bien savoir quelle est l'intention du Comité Maritime International.

Ce qui est certain, c'est qu'il y a beaucoup d'autres questions qui se rattachent à cette matière. Nous ne sommes pas obligés de les trancher toutes, car je vous rappelle que les deux conventions qui ont été signées à Bruxelles et qui sans doute seront ratifiées dans quelques mois, portent pour titre « Conventions relatives à l'unification de *certaines* règles en matière d'abordage et en matière d'assistance. » C'est donc l'unification pour *certaines*

nes questions, pas pour toutes. Il faudrait au moins savoir quelles sont les questions sur lesquelles nous prétendons arriver à l'unanimité.

Je crois, pour mon compte, qu'il serait bien ambitieux de vouloir chercher même à unifier toutes les règles en cette matière. L'Association Française du Droit Maritime a examiné toutes les questions, parce qu'elles semblent être toutes posées ; mais je ne crois pas qu'elle a entendu dire par là que toutes ces questions doivent être résolues par nous. Il n'y en a qu'un certain nombre dont nous devons nous occuper.

Quand il s'est agi des accidents aux choses, des dommages aux navires et aux marchandises, nous nous sommes occupés de quoi ? Seulement de l'étendue de la responsabilité du propriétaire de navire. Eh bien, les dispositions que nous allons adopter sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires quant aux accidents de personnes, seront insérées dans la même convention, et je crois qu'il serait assez logique de ne nous occuper pour les accidents de personnes, que des questions dont on s'est occupé pour les dommages matériels. Mais il faudrait bien nous dire, lorsque nous aurons obtenu un résultat sur cette première question, ce que nous ferons des autres, et je demanderais à M. le Président de bien vouloir demander à la Conférence si elle veut s'occuper exclusivement de cette question ou si elle veut en examiner d'autres, et quelles elles sont. C'est uniquement cette question d'ordre que je voulais poser.

M. GOVARE (Président). — Je pense qu'il y a d'abord lieu de procéder à une discussion générale aussi complète que possible, car c'est dans la discussion générale que les idées pourront se faire jour le plus facilement et que l'on comprendra mieux aussi quel est le sentiment général.

Quand cette discussion sera close on abordera les diverses questions auxquelles M. Lyon-Caen a fait allusion.

M. le PRÉSIDENT Dr. BRANDIS (Hambourg). — Messieurs, permettez-moi de prendre la parole dans ma langue maternelle, parce que je ne pourrais m'exprimer que difficilement en français.

Ich möchte mich beschränken lediglich festzustellen was die Streitfrage ist die wir zu entscheiden haben. Bevor wir hieher kamen sind wir befragt worden ob das Englische System, das jetzt in England gilt, etwa angenommen werden soll für körperliche Schäden. Dr. Sieveking hat Ihnen gesagt wie das Deutsche Verein daraufhin die Handelskammer und Rhedereien befragt hat und was ihre Antwort gewesen.

Dabei ist aber nur gefragt worden ob das jetzt in England geltende Recht akzeptabel ist.

Das was Herr Douglas Owen sagte ist aber meines Wissens etwas ganz Anderes. Nach meiner Kenntniss des Englischen Rechtes liegt die Sache so dass der Rheder haftet mit £ 8 für Sachenschaden, und ausserdem mit £ 7 für körperlichen Schaden und zwar in dem Sinne dass diese £ 7 den Gläubigern für körperlichen Schaden allein gehören. Giebt es nicht Sachenschaden und nur körperliche Schäden, so bleiben auch die £ 8 für Sachenschaden den Personenschäden zu Verfügung. Das ist ein ganz klares Recht und daraus verstehe ich das körperlicher Schäden nicht bloss mit £ 11 bezahlt wird, sondern mit £ 15.

Jetzt wird aber vorgeschlagen zwei Vermögensmassen zu schaffen, das heisst £ 8 für Sachenschäden und £ 8 für körperliche Schäden.

Ich glaube wir sollen davon absehen diesen Vorschlag

auszusprechen, der übrigens, wie mir scheint, gar nicht zur Discussion steht.

(*Traduction orale par M. C. SMEESTERS*)

M. le président Brandis estime qu'il faut se limiter à la question primordiale « comment faut-il régler l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires » et à ce sujet, M. le président Brandis est partisan du système anglais. Il ne partage pas les idées de M. Douglas Owen là où celui-ci estime qu'il faudrait créer deux fonds de £ 8 per tonne, l'un affecté exclusivement aux dommages matériels, l'autre aux dommages corporels.

M. CH. LEJEUNE (Anvers). — En examinant la question qui nous est soumise, nous ne pouvons pas nous dissimuler que nous nous trouvons devant un problème essentiellement pratique : celui d'imposer une charge nouvelle à l'armement continental et à celui des Etats-Unis.

Ce point de vue est évidemment d'une grande importance et d'une extrême gravité. C'est la solution nouvelle qui éventuellement pourrait se dégager de vos délibérations et il ne s'agit pas de considérer la question au point de vue théorique mais surtout de tenir compte de l'avis de ceux qui auront à supporter ce fardeau nouveau. Il faut donc examiner cette question avec toute la prudence possible et se rendre compte de ce que cette charge peut rencontrer de difficultés et d'opposition. Nous avons, en écoutant les divers orateurs, une sensation que nous pourrions dire très satisfaisante. Je constate que généralement on ne redoute pas cette responsabilité nouvelle, qu'un certain apaisement a été la conséquence des renseignements donnés par le Comité Maritime International.

En écoutant M. Douglas Owen, j'ai été particulièrement frappé de deux ordres d'argumentation, le premier c'est que le système anglais est tel qu'il serait fort difficile

d'en faire admettre un autre en Angleterre, le second, c'est que jusqu'à présent il semble réunir les conditions voulues pour donner satisfaction aux intéressés.

Je crois pour ma part que pour la responsabilité en matière de vies humaines et de lésions corporelles l'idée d'accepter la situation telle qu'elle est actuellement admise en Angleterre est la plus saine que nous puissions envisager. Elle a d'abord une première raison d'être : c'est que pour les dommages matériels nous nous sommes trouvés dans ces questions de responsabilité engagés jusqu'ici dans des débats très difficiles précisément avec cette grande nation dont la flotte est égale à peu près à la moitié de la flotte mondiale et que nous avons rencontré de sa part un concours inespéré et une grande bonne volonté pour rencontrer les vues des autres nations. Pareille attitude demande de notre part les plus grands égards quand nous toucherons à cette question des lésions corporelles. M. Owen nous a fait remarquer que l'opinion publique en Angleterre ne tolèrera pas une diminution de la responsabilité en matière de lésions corporelles. Je crois qu'en égard à ces diverses circonstances, nous devons nous rallier à la proposition telle qu'elle a été formulée à la Conférence de Bruxelles.

Je crois devoir faire encore une remarque au sujet des statistiques qui ont été produites. Ces statistiques, peut-être, ne sont pas absolument complètes, mais il a été dit, — je crois avoir lu cela dans le très intéressant rapport de M. de Valroger, — qu'elles se rapportaient principalement à des cargo-boats. C'est une erreur. Il y a dans ces statistiques des bateaux à passagers en grand nombre. Ainsi la « Liverpool and London Steamship Protection Association », — qui compte des assurés pour environ 4,000,000 de tonnes, — se compose presque exclusivement de vapeurs de lignes régulières parmi lesquels il y a un

nombre respectable de navires à passagers. Cette statistique donne une excellente base d'appréciation, d'autant plus qu'elle s'étend sur une durée de 20 à 25 années et que par conséquent avec un pareil facteur, on peut se rendre compte des responsabilités qui ont pu exister.

Nous avons également le « Norddeutscher Lloyd » qui, lui aussi, a de nombreuses lignes de passagers et fournit de son côté un élément de premier ordre pour apprécier le problème. Mais une restriction est nécessaire. Si ces statistiques ont une grande valeur pour apprécier le risque que représentent les lésions corporelles, elles ne l'ont que pour autant que la clause d'exonération soit valable, car tous les vapeurs l'imposent aux passagers qu'ils transportent.

Si vous supprimez ce facteur, vous faites un saut dans les ténèbres. Alors, en effet, vous proposez aux armateurs quelque chose qu'ils ne peuvent mesurer. Vous leur demandez une augmentation de responsabilité et vous ne leur donnez aucun moyen, d'aucune espèce, pour apprécier quelles pourraient être éventuellement les conséquences de cette charge nouvelle.

Je crois que cette situation est telle qu'on ne pourrait tenter de restreindre la liberté des conventions en cette matière, sans aller au devant d'un échec certain. Personne en effet ne pourrait estimer le coût de la prime d'assurance nécessitée par l'addition de responsabilité proposée s'il était défendu de s'exonérer par convention de cette responsabilité ainsi qu'il est d'usage depuis longtemps, pour le transport des passagers. En votant l'addition de £ 7 par tonne selon le système anglais, il s'entend que nous ne portons aucune atteinte à la validité des clauses d'exonération.

(*Verbal translation by Dr SIEVEKING*)

Mr Le Jeune said just now that before we take a vote we must very carefully consider the question, because it is a matter of imposing a great and new burden on the shipowners of the Continent and the American shipowners. But as he gathered, the Conference was not so adverse to the admission of such a new liability, and therefore, as Great Britain had already given way in a very important question during the Brussels Conference, we should give way on this question too, and should adopt the English law.

As regards the statistics given by Mr Franck, Mr Le Jeune said that they included a great number of passenger ships, and were for a space of about 25 years; but the statistics had only a value on the basis of the validity of the negligence clause. If you say that the negligence clause is not valid and is not legal then perhaps the statistics will show another face. But at any rate the statistics covered passenger ships as well as cargo-ships. Therefore he thinks that the question asked by Mr Berlingieri has been answered by the statistics given by Mr Franck.

La séance est levée. — The Conference adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

AFTERNOON SITTING

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES LE JEUNE

Mr CHARLES LE JEUNE IN THE CHAIR

M. LOUIS FRANCK. — Messieurs, nous avons l'honneur de proposer à l'assemblée la résolution suivante :

« La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de conclure
» une entente internationale sur la base d'une responsa-
» bilité additionnelle en faveur des réclamateurs du chef
» de perte de vies humaines ou de lésions corporelles.

» Elle estime que cette responsabilité additionnelle peut
» être fixée à £ 7 par tonne de jauge du navire ».

La résolution vous est présentée au nom de MM. Lyon-Caen, Loder et Ulrich qui est, comme vous le savez, le Secrétaire Général de l'International-Transport-Versicherungs-Verein, Ecker, directeur de la Hamburg-Amerika Linie, et moi-même.

M. WORMS (Vienne). — Je me permets de constater tout d'abord que je ne parle pas en ma qualité de délégué officiel du Gouvernement autrichien, mais que je ne fais ici que donner mon opinion personnelle sur ces questions.

Pour nous, la question de responsabilité des propriétaires de navires pour les lésions corporelles a une très grande importance vu les nombreuses émigrations d'Autriche qui, après celles d'Italie, sont les plus grandes en Europe. Je crois pouvoir dire qu'en Autriche on pourrait se rallier au système déjà proposé en 1910 à la Conférence Diplomatique de Bruxelles, c'est-à-dire en somme au système anglais.

Il serait bien difficile pour l'Autriche de se rallier à un système séparant tout à fait les deux responsabilités pour dommages matériels et pour dommages corporels. Selon la loi en vigueur en Angleterre si, pour le dommage corporel la somme de £ 7 ne suffit pas, alors il y a concurrence pour le restant des £ 8 affectées au dommage matériel et cela est pour nous de la première importance.

* * *

I beg to state in English that I do not speak on behalf of the Austrian Government, but only for myself, and I wish to say that we are prepared to adhere to the views expressed by Mr President Brandis on the question, that

is to say, to adhere to the solution proposed in Brussels at the Diplomatic Conference, giving an additional liability of £ 7 per ton; but that we should not be able to adhere to a solution separating the two liabilities, the liability for losses of life and personal injuries on the one side, and material damages on the other. I have already pointed out that the question is of very great importance with regard to the great emigration from Austria-Hungary, which is the greatest after Italy.

M. ULRICH. — Monsieur le Président, j'ai signé l'amendement proposé depuis que j'avais demandé la parole ; il ne sera donc plus nécessaire de déclarer encore une fois que j'appuie absolument les vues qui ont été exposées par MM. Brandis, Lyon-Caen et vous-même et que je n'ai rien à ajouter. J'ai pris part aussi aux délibérations de la Conférence de Bruxelles et je n'ai aucun doute que tout ce que vous avez exprimé à l'assemblée rend parfaitement le sens dans lequel nous avons discuté l'affaire à Bruxelles à deux reprises.

M. TOUTAIN. — Après les orateurs qui ont parlé ce matin, j'ai quelque scrupule à vous dire que je parle en mon propre nom car si je suis ici comme représentant de la Chambre de Commerce du Havre il est évident que je n'ai pas qualité pour engager l'opinion de qui que ce soit avant que la question soit soumise officiellement à la Chambre de Commerce et j'avoue que ce que je vais vous dire émane de moi seul et n'est cautionné par personne.

J'ai demandé la parole pour appuyer la proposition si bien formulée par M. Franck tout à l'heure. La question s'est beaucoup simplifiée depuis la Conférence de Brême. Aujourd'hui il n'y a, en somme, que le choix entre deux

systèmes, savoir : ou admettre la responsabilité à £ 7 par tonne indépendamment de la perte du navire, ou rester sur le statu quo. Je dirai tout à l'heure pourquoi.

Je commence par examiner au point de vue pratique si la fixation d'une limite de responsabilité à £ 7 par tonne pour les dommages aux personnes représente des inconvénients sérieux notamment pour l'armement français.

J'ai lieu de croire qu'il n'y aura pas d'opposition de la part de l'armement français, mais ceci est une simple opinion basée sur quelques renseignements que j'ai pu recueillir, sans engager bien entendu le corps très important et syndiqué des armateurs français.

J'admetts que cette responsabilité pourrait être acceptée pour faire du droit international, mais une condition essentielle, c'est qu'on ne change rien à l'état de choses existant sous tous autres rapports. Qu'on ne fasse pas, par exemple, comme disait M. Le Jeune, entrave à la liberté des conventions et qu'on n'aille pas déclarer d'ordre public l'interdiction de la clause de négligence. En même temps, comme l'ont dit d'autres orateurs, qu'on ne modifie pas le fardeau de la preuve ; que les choses restent ce qu'elles sont actuellement en France. Dans ces conditions, je ne crois pas que la charge additionnelle soit extrêmement lourde. J'avoue que je manque d'éléments de vérification et que je dois me rapporter aux résultats de l'enquête de M. Franck. Je dois donc admettre que la charge sera très légère.

Actuellement on peut assurer les accidents de passagers avec un maximum par navire en tant qu'il s'agit d'un recours des tiers. Nos transporteurs n'assurent pas le recours des passagers à bord de leurs navires, du moins cela ne s'est jamais fait, à ma connaissance. Il n'y a en effet pas de raisons, puisque la clause d'exonération dans bien des cas, peut intervenir. Dans l'avenir comme main-

tenant l'assurance secondera — sans grande charge additionnelle — la réforme proposée.

Messieurs, je pense que l'unification est très désirable parce que si nous ne cherchons pas à provoquer une loi internationale sur ce point, ce serait une sorte d'aveu d'impuissance et notre œuvre se trouverait suspendue, arrêtée. Il nous serait impossible de la reprendre sur d'autres points. Il y a, comme disait M. Lyon-Caen avec tant de netteté, d'autres questions qui restent à résoudre : A qui appartient l'action ? Doit-elle comprendre le dommage direct ou indirect ? et d'autres points semblables. Nous devons aborder la solution de ces questions qui font partie de celles qu'il importe grandement de résoudre par une loi internationale. Nous ne le pourrons que si nous abordons d'abord la question de principe disant que la limitation additionnelle sera adoptée.

J'ajoute une autre considération : il est désirable que tous les navires transportant des passagers soient soumis aux mêmes lois. C'est un avantage moral pour ceux qui transportent les passagers telles que les lignes transatlantiques. Elles luttent à armes égales, il importe que toutes aient les mêmes obligations vis-à-vis de leurs passagers et je pourrais prendre ici un exemple douloureux, celui de la « Bourgogne ». Si la Cour avait jugé le capitaine en faute, l'armement aurait fait abandon et cela aurait pu jeter, dans une certaine mesure, du discrédit sur la Compagnie transatlantique.

Dans ces conditions, je me permettrai de demander tout simplement, pour les raisons que je viens de donner et qui ont été empruntées en grande partie à ce qui a été dit auparavant, que vous décidiez qu'il y a lieu d'admettre la responsabilité de £ 7 par tonne indépendamment de la responsabilité pour le dommage matériel et du sort du navire.

Quant à savoir si elle sera indépendante de la limite de £ 8 par tonne pour dommage matériel, ceci semble un point accessoire et au point de vue du but que nous poursuivons — l'unification internationale —, il vaut mieux suivre la loi anglaise qui a fait ses preuves.

Mr FREDERICK M. BROWN (U. S. A.). — Mr President and Gentlemen of the Conference, I wish first of all to thank you for the honour which I understand has been bestowed upon me, and which has come as a great surprise to me. I want also to bring to this Conference a message from America, and the heartiest kind of greetings. It is not to be supposed because I am the only representative from America that interest in the deliberations of this Conference is small ; it is quite the contrary. But it has happened most unfortunately that the time chosen for the meeting of this Conference is exactly that time when the Courts of our country, especially the Superior Courts, are just beginning. Therefore almost all of our active lawyers are detained in America, and as it has been the practice to send lawyers to this Conference, that explains why I happen to be here alone.

It may not perhaps be amiss, in venturing to address this Conference for the first time, for me to say just a word about the position of America in general. We are not a shipowning nation. It has been the policy of Congress to offer no encouragement to the building or owning of ships in America. Americans are in general not allowed to obtain an American Register unless they build their own ships, and it is so expensive with us that it practically cannot be done. We are therefore a nation of cargo-owners and freighters, and our interests, as I need scarcely tell you, are very large in that direction. The interest therefore of my country is vastly different from that

of possibly every other country, certainly of most other countries here represented. I had occasion at the Conference of Venice to go into that subject, and I think I need not now enlarge upon it. It will however explain a number of the votes which I shall doubtless be compelled to cast in this Conference.

In the past few years, especially since the Conference of Venice, I am pleased to say that the cause of the unification of the Law Maritime has made great progress in America (*Hear, hear*). That has been due in a large measure to the efforts of Judge Putnam, who is a member of this Committee, of Mr Burlingham, who was a delegate at Brussels, and of Judge Noyes, also a delegate at Brussels and a Judge of our Federal Court of Appeals. The views of these gentlemen have been extremely broad. They have not paused to consider narrow national differences, but have brushed them aside where it seemed evident that the interests of the world at large were overwhelmingly in favour of one course or plan, although some minor feature of that course might involve disadvantage perhaps to our country. I shall try as far as I can to follow that policy here and elsewhere. Nevertheless it would be impossible for me in this Conference (it would do you gentlemen no good if I were to do so) to vote in each case in favour of what may now appear to be the only possible system of unification of laws, if after the adoption of resolutions in favour of that system at this Conference it would be to my mind clearly impossible to obtain the concurrence of America. If, on the other hand, I were to feel myself obligated to cast my vote here wholly in accordance with the views of a majority of the American interests, were an American vote now taken, I should doubtless be compelled to vote in favour of only such a system of laws as now prevails in our country. I

need scarcely say that I shall not do that, but I shall vote in favour of such policy or plan of unification as seems to me to offer advantages to the world at large, and a possibility of adoption in my country.

In analyzing the rights and liabilities between ship-owners and others it has been suggested that there are four different relations for the consideration of this Conference.

In the first place, there are the relations between the owners and members of the crews of their own vessels. Those, it as been said, may properly be regulated by National laws. With that view, I am in entire accord; and I ought to add, although perhaps it is not necessary, that it seems to me that there ought to be a general understanding that the laws of the country whose flag the vessel flies should be recognised and enforced everywhere else in the world.

In the second place the relations are to be considered between shipowners and the labourers in port. There I think, and I believe I am in accord with all others here present, that the laws of the country of the port should govern. And there again I think the general understanding ought to be that once the rights and liabilities have been fixed by the laws of that country, those rights and those liabilities should be recognised and enforced throughout the world.

Now as to the principles of law that should govern shipowners' substantive rights and liabilities of the other two classes that have been mentioned — those growing out of the relations between shipowners and the passengers on their own vessels, and out of the relations between shipowners and other persons — I apprehend a comprehensive agreement on the principles of substantive law that should govern will be practically impossible. In

England, for instance, the rule prevails that these relations may be freely governed by contract, even where the parties choose to contract away their liability for negligence. Those principles will not obtain acceptance I am sure in America, and I believe that they will not obtain acceptance in certain other countries. I shall therefore not pause to discuss what ought to be the substantive rule of law upon those points.

I do not overlook that one of the earlier speakers has said, I think, that all relations of this kind, at least relations between shipowners and their own passengers, might be regulated by a contract between those persons, and that the principle was well recognised everywhere. Certainly my country furnishes an exception to that statement, and I am inclined to think that there are other exceptions. The rule in America is that common carriers have a public duty to perform. They may make contracts that are reasonable, and they may adopt, aside from contract, regulations which are reasonable, but it is not regarded by our Federal Courts as reasonable for common carriers to contract against their own negligence, or the negligence of their servants.

Now I will pass from the questions that are before this Conference only I believe in a collateral way, and I will address myself to the question of a limitation of the liability of shipowners. Upon that subject the speakers who have preceded me, if I have understood them rightly, have bent their efforts principally to justifying the adoption of so large a limit of shipowner's liability as is now proposed. The point of view of my country is precisely the opposite. We start with the point of view that a shipowner's liability should in general be unlimited, and the difficulty with us is to persuade us that it ought to be limited at all. In our Act of Limitation of Liability of 1851 the rule of law pre-

vailing on the Continent was adopted, that of limiting the liability of shipowners to the value of the vessel, and the value of the vessel was construed by our Court of last resort to mean the value of the vessel after the accident, although a law of similar wording in England was construed just the opposite way. At the Diplomatic Conference in Brussels the delegates of the United States voted in favour of a double form of limitation similar in principle, though not in form, to the limitation which was recommended by the Conference of Venice, such an alternative system being more advantageous to shipowners than any system of limitation now in force. I believe that that method of limitation although of itself disadvantageous to the special interest of my nation, will very probably in the end find acceptance in America. I am hopeful that it will. The votes upon the subject in our Maritime Law Association have been extremely close, but sentiment is certainly tending in that direction.

With reference to the measure of redress for death by negligence, the situation in my country is wholly different for the reason that the law maritime as expounded by our Federal Courts affords no redress whatever in cases of this kind. Death claimants in my country can scarcely hope for better treatment than to enjoy privileges equal with those of claimants for loss of property. Some of you gentlemen know already no doubt that there is now pending before the Congress of the United States a Bill for conferring upon the representatives of persons whose lives have been lost at sea a right of action against negligent shipowners. That Bill has not yet been passed, but it has been so amended in Congress as to preserve expressly the right of limitation of liability conferred by the Act of 1851, to which I have already referred. That amendment shows pretty clearly I think that it will be impossible to obtain

in our country the enactment of a law which shall increase, for the benefit of death claimants, the liability of ship-owners beyond the value of the vessel at the end of the voyage, or after the disaster.

I shall be therefore compelled to vote against any resolution or any provision in the draft-treaty, the substance of which will be to create a personal liability on the part of the owner in addition to and aside from his liability up to the value of the vessel after the disaster. That does not however prevent us from according to the representatives of persons whose lives have been lost, or those who have been injured, a remedy beyond £ 8 per ton, where a value in excess of that sum survives the disaster. The system therefore which I think may possibly be adopted in America would be one in which there should be two alternatives open to the shipowner. The one alternative would be to abandon his ship, her freight and her appurtenances, or the value of them, in full satisfaction of all claims for loss of property as well as for loss of life and personal injuries; and the other alternative would be to pay into Court such reasonable lump sum per ton as the treaty may fix. As to what that sum ought to be, the delegates of the United States at Brussels voted, I think, in favour of an £ 8 limitation in respect of losses of property. When that action of theirs was considered at a meeting of the Maritime Law Association in America, it was, not unqualifiedly, approved, but the vote at that meeting was to the effect that the amount of the limit was not a proper one. The principle of an alternative limit was, however, approved. Another vote has recently been taken upon the same subject, and also upon the subject of the amount of limitation in case of personal injuries and loss of life, and it is the view of the majority who voted at that meeting (it is the view also I am sure of the majority of

the country at large) that whatever amount in pounds per ton shall be fixed, the limit should be greater than £ 8 a ton for material damage, and should be greater than £ 15 per ton for loss of life, personal injuries and material damage all taken together.

Now I fear that I should take up too much of the time of this Conference if I were to make an argument upon the reasons which seem to me to support these conclusions, and I shall reserve anything of that kind which it seems expedient to say until perhaps I may receive some further question or invitation upon the subject, because I fear that the deliberations of this Conference would be too prolonged if each of us were to attempt a full explanation of the reasons for his conclusions.

M. PAUL DE ROUSIERS. — Messieurs, je demande la parole tout d'abord pour vous faire part que je suis autorisé par le Comité central des armateurs de France, qui représente en pratique tout l'armement français, à vous dire que les armateurs français seraient disposés à se rallier à la proposition consistant à faire peser sur eux une responsabilité nouvelle de £ 7 au cas de dommages corporels, mais il est bien entendu que ce supplément de responsabilité que les armateurs veulent bien accepter dans un désir d'unification en communion d'idées avec le Comité Maritime International, — ils l'acceptent précisément dans les termes où il existe actuellement en Angleterre. Or, à ce sujet je vous demande la permission de vous présenter une observation de détail. Par le fait d'une inadvertance — que je puis bien avouer, — l'Association française de Droit Maritime, dans la formule qu'elle vous a présentée et qui se trouvait dans le rapport de M. de Valroger, a fixé £ 7 par tonne de jauge *brute*. Or, dans l'article 503 du Merchant Shipping Act, ce n'est pas la

tonne de jauge brute qui est prévue, c'est le tonneau de jauge net, mais en y ajoutant les espaces pour les machines, lorsqu'il s'agit d'un navire à vapeur. Je vous demande la permission de lire cet article 503, qui dit : « the tonnage » of a steamship shall be her gross tonnage without deduction on account of engine room space. » Et : « the tonnage of a sailing ship shall be her registered tonnage » provided that there shall not be included in such tonnage » any space occupied by seamen or apprentices and appropriated to their use. »

Je remarque que cette différence entre tonnage brut et tonnage net n'a pas échappé à notre collègue M. Farman. Je trouve en effet, dans la lettre qu'il a écrite au Comité Maritime International ce qui suit : « Je dois toutefois insister pour que le mode de constater le tonnage sur lequel cette limite de £ 7 est à calculer, soit celui actuellement en vigueur dans notre pays en vertu du Merchant Shipping Act pour constater la limite de la responsabilité des propriétaires de navires. »

Par conséquent si nous maintenons la formule proposée nous manquerions au but que nous poursuivons.

M. LE JEUNE. — Je vous prie de ne pas insister sur ce point. Mettons £ 7 par tonne en laissant à la Conférence diplomatique le soin de préciser.

M. LYON-CAEN. — Parfaitement.

M. R. VERNEAUX. — Messieurs, comme vous l'a dit M. de Rousiers l'armement français serait disposé à accepter la responsabilité nouvelle et personnelle de £ 7 par tonne proposée à la conférence, mais l'armement français accepte ainsi par rapport à la législation actuelle une aggravation assez sensible de responsabilité.

Il désire en conséquence que l'œuvre soit pratique, que la loi nouvelle éteigne des difficultés et n'en fasse pas surgir de nouvelles. Or, il me semble que pour faire une œuvre pratique il importe de dire que le gage de £ 7 appartiendra exclusivement aux créanciers pour dommages corporels et que ceux-ci n'auront pas de recours subsidiaire sur le gage constitué par le navire et le fret. Si, en effet, vous admettez ce recours subsidiaire, je crains que les procès ne s'éternisent. En effet, les créanciers pour dommages corporels, c'est-à-dire les victimes de naufrages ou d'accidents — généralement des héritiers, des mineurs, — ne peuvent pas transiger. Si vous accordez à ces réclamateurs un recours subsidiaire sur le patrimoine de mer, c'est-à-dire sur le navire et sur le fret, vous donnez par le fait même naissance à des contestations interminables.

Je crois donc que la solution pratique consisterait à dire d'un côté : vous avez le navire et le fret pour les dommages matériels; d'autre part : vous avez une action personnelle jusqu'à concurrence de £ 7 par tonne sur le patrimoine de l'armateur. Les créanciers pour dommages corporels n'ont que ce gage de cette façon. Je crois qu'on obtiendra ainsi une solution bien plus pratique et évitant bien plus de difficultés qu'en admettant un recours sur le gage des créanciers pour dommages matériels. Et c'est dans ce sens que je demande à la Conférence de se prononcer.

Mr DOUGLAS OWEN.— I am not quite sure, Sir, whether I followed correctly the gentleman who spoke last but one, but I understood him to say that the English liability was calculated on the net tonnage. Did he say that?

M. LOUIS FRANCK.— Mr de Rousiers said that, yes.

Mr DOUGLAS OWEN. — As I understand the English law of liability, practically it is on a steamer's gross tonnage, less a deduction for crew space. That is the way it works out. I am in the habit myself of regarding the crew space — of course it must vary — as about 5 per cent of the total tonnage. It will vary more or less, but it is probably something like that in a tramp steamer anyhow. I do not wish to be taken as speaking accurately, but that is my own rough calculation.

Mr Sieveking this morning quoted the various German Shipping Authorities who had agreed, as I understood, to the British principle of liability for life claims.

I had it rather in my mind that he was considering the British law as it will be when our new code is adopted, under which the shipowner will have the right to abandon his ship, and so acquit himself of liability, if the ship be worth less than the amount of the claim.

Dr. SIEVEKING. — No, no.

Mr. DOUGLAS OWEN. — That is not so! Then if Mr Sieveking means that the German view is to accept the British Law as it now is, that does alter my opinion.

Dr. SIEVEKING. — It is the value of the ship after the collision for cargo-claims. That has been settled in Brussels.

Mr. DOUGLAS OWEN. — If what you advocate for life claims is the British Law as it exists to day I should agree with you, but I do not agree with the other proposition. I think the British principle is right : in case of life claims there should be no quittance for liability by abandoning the ship. I think that the liability should be not merely

personal, but that it should remain a fixed liability, not to be got rid of by abandoning the ship.

I may say that as regards my suggestion of £ 8 as the amount instead of the £ 7 and a further right to share in the £ 8 due to property claimants, I had it in my mind that in practice £ 8 is sufficient for the liability for life claims. I am not now speaking of the case where a shipowner is liable to his own passengers, but of third party actions, and I am informed that that is the opinion and the experience of leading Solicitors in London who concern themselves with this class of business. That is why I suggested £ 8 instead of the £ 7, because I thought that the extra £ 1 would bring more closely together the difference between the practical £ 7 and the theoretical £ 11, and would be acceptable on those grounds. But further my suggestion was based largely on what seemed to me the injustice, or I think I might say the absurdity, of giving life claims a lower value than property claims. I consider that life should stand on at least as good a footing as property claims, and I will go further and say that it should be impossible to escape liability for them by abandoning the ship. But if the proposal is to adopt the existing British Law I have certainly no desire to press my proposition. I put it forward rather, as I said this morning, as expressing ~~own~~ personal views; and having put it forward I am content to let it rest there, and I have no desire to press it; but I do feel strongly that cargo claims and life claims should be kept absolutely distinct and while I cannot affirm it from my own knowledge, I have good authority for the belief that this is also the view of our British Board of Trade.

M. DARDAY. — Je suis autorisé à déclarer, au nom de l'Association hongroise, que quoique notre association ne

renonce qu'à regret à la proposition exposée par nos membres, c'est-à-dire, à la discussion de la possibilité de résoudre la question de responsabilité des propriétaires de navires par une assurance obligatoire des passagers à charge du propriétaire de navire, nous sommes disposés, pour arriver à une solution unanime qui puisse servir de base à un traité international, à nous rallier au principe de l'adoption du système anglais, c'est-à-dire de voter la proposition qui vient d'être faite au nom de plusieurs importantes associations continentales.

M. HANSEN. — Vous m'excuserez si je ne vous adresse pas la parole dans votre belle langue française, mais je ne suis pas maître de votre langue au point de pouvoir l'employer dans les explications que j'ai à donner.

* * *

When I dare to say a few words with regard to this question that is on the programme now, it is not as a delegate from Denmark in the sense that the question has been settled between the Danish shipowners. It has not been put before them and I am only speaking on behalf of the Danish Committee who agree in our views. Denmark is of course only a small nation, but we have a good deal of shipping and are much interested in what is going on in the shipping world.

Taking it generally with regard to dividing the question into four different ones, as has been put here, I must say that, of course, the question of crew should be left out altogether; and, as far as I understand, the discussion here is limited to the question of the passengers. I must say that we should like — I am speaking now entirely as a practical shipowner — that the question should also be extended if possible to the harbour labourers. It is a

question in the shipping world I think as difficult to solve as the passenger question in collision cases. We practical owners (I am speaking entirely as a tramp-owner with a considerable fleet trading all over the world) experience such difficulties with the harbour labourers and their insurance, and so much has to be paid in each different port for the insurance of the labourers, that really considering that these questions we raise here are in the common interests of shipping, we ought not to leave the question of the harbour labourers alone, but also ought, if not on this occasion, on some other occasion, to bring it before the Association so that the members can have it settled in some international way. As it now is, it is a nuisance to shipowners, to say the least of it. However I shall leave the subject, as I understand it is not entirely on the programme now, to some better day when the Association may have an opportunity of dealing with it.

With regard to the liability of shipowners, I entirely agree with what has been pronounced by Dr. Brandis. I think we can fully follow what he has said there, and that the question is best solved by adopting what was passed at the Brussels Conference. I think on this we ought also to follow England in a considerable measure. It is certain that we cannot get outside England in this question. England is a very important factor in the shipping world. England has a very large fleet and England is the first nation that has tried to solve the question. Therefore let us go as far as we can to follow along with England on this subject, and I am sure this will be the practical way of solving the question.

I have just had the pleasure of hearing Mr. Douglas Owen's explanation, otherwise I would have taken the liberty of asking a few questions which I shall now leave out, as I understand the matter better. As to the £ 7 in

itself, I never have understood what it meant really. Now I am told to-day that it means that the practical Insurance people in England have found that it really approaches in a way to the risk run. I never heard that before, and I am glad to learn it here, because I always thought it was an imaginary figure.

Mr DOUGLAS OWEN. — So it was. It may happen to fit, but there was no logic in it at all.

Mr JOHAN HANSEN. — I am glad to hear that, because as a shipowner I may say, taking the broad view, we are really not much interested in whether it is £ 7 or £ 8. What we are interested in is to get unification, so that we have unity all over the world, and that we know where we are. (Hear, hear.) That is the principal question for us, and I urge as a practical shipowner to this Association that we go as far as ever we can to get this unification so that we have it settled and that we have not this sword hanging over us wherever we go. I need not illustrate it by examples, but take the thing as it is in England now, and Scotland. I am sure all practical owners would know the risks we run there with our property after a ship is lost. Perhaps you cannot do more in England than is done, but if you go to a Scottish Port I believe that not only can they arrest any property belonging to the same Company, but belonging to the same man, and even arrest you yourself, as far as I know. This is going very far and it is running a considerable risk which we now have to insure at large premiums, whereas if the law was international I am sure with Lloyds or the present Insurance Companies, knowing what the risk would be, which in itself is really a very small one, we should be able as shipowners to insure it at a very small premium. If we divide it among

ourselves on the shipping of the whole world it cannot amount to very much. We ourselves had 27 years experience as shipowners with a considerable fleet, which is now 49 steamers, and we have never had a chance of a risk of this kind. It has been insured, and we have paid considerable amounts for it. The only place where you can insure it now is I believe at Lloyds. It has been insured there and we have never had the chance of any risk ; and I look upon it, in the same way as some of the gentlemen who have spoken, that that risk is in itself a small one. It is not likely to happen very often. But when it does happen it may be a very serious one. It means that Insurance Companies with large funds at their back can easily take the risk at a small premium. I am sure that owners would go very far for the sake of unification. I do not think that owners would stick at a trifle and from theoretical reasons would object to the £ 7 per ton. On the whole, I have the idea that they would gladly accept it just to get the matter international.

I shall not enlarge on this question further, but in itself I believe it is an injustice that is done to the owners that they have to pay for this risk. I do not see why we really should have to pay for this risk. I shall not go further into the question as it is out of order, but I would be very glad to explain my views. I believe our former President has very strong ideas on that point, and I quite agree with him on that point; but of course that is out of the question now, so I shall not go into it.

It seems to me that having agreed to the £ 8 for the cargo, we must follow now with the £ 7 for life, not from humanitarian reasons — I do not believe in that — but simply from business reasons. We must do it to get out of the difficulty. I do not see that there is any other way out of the difficulty, We are sure, as Mr. Douglas Owen

has said, to have the whole of the opinion of the English shipping world against us if we do not follow in that; and, therefore, from practical reasons, as shipowners, I say : let us agree to this, and let us have it solved as soon as possible through diplomatic sources so that we as shipowners may not have so many sleepless nights with the risks we have on our heads.

M. TALLER. — Je m'excuse auprès de la Conférence d'intervenir dans la discussion attendu qu'au fond, je n'ai aucune compétence pour trancher le problème qui vous est soumis.

Au moment où on va passer au vote, je demande un éclaircissement sur un point qui n'a pas été touché jusqu'à présent. Il s'agit de créer à la charge de l'armement un supplément de gage pour les victimes de dommages corporels. Du moment que notre représentant français de l'armement ne soulève aucune objection sérieuse à la pensée que l'on institue ce gage supplémentaire, je serais mal venu pour combattre la proposition. Cette innovation — on l'a dit, — nous rapproche d'une entente internationale et si je comprends bien les directions que les débats ont suivies, ce que nous faisons aujourd'hui c'est surtout un travail complémentaire de l'avant-projet qui a été délibéré à Bruxelles et qui se trouve en suspens. On nous demande d'être les auxiliaires de la diplomatie pour préciser cette question à l'égard des dommages corporels. Voici la question sur laquelle j'éprouve un embarras parce que je rapproche nécessairement la motion qui vous est proposée de la proposition de l'avant-projet de Bruxelles. J'ai relu, ce matin, l'avant-projet qui a été arrêté l'année dernière et vous savez certainement — je ne me trompe pas quoique je n'ai pas fait partie de cette délibération, — qu'on a posé à Bruxelles un principe extrêmement impor-

tant au sujet de la responsabilité. Autant que je comprends, c'est à raison de chaque voyage que l'armateur expose une responsabilité additionnelle de £ 7 par tonne, mais le projet qui a été voté l'année dernière contient une disposition grave et importante sur la détermination du mot « voyage ». Ce n'est pas l'expédition toute entière, c'est une tranche d'expédition. Le voyage est censé terminé au premier port d'escale, de relâche où arrivera le navire. J'estime que si nous sommes logiques, nous allons appliquer le même principe que pour le gage sur lequel on s'est mis d'accord à Bruxelles.

Or, j'ai peur que dans ces conditions, nous ne fassions un véritable saut dans l'inconnu et que l'armement continental en acceptant ce surcroît de charge, ne sente pas toute la gravité de cette décision.

Voyez un navire qui part de Bordeaux pour l'Amérique du Sud et qui est appelé à faire plusieurs échelées : Dakar, Bahia, Rio, Montevideo, avant d'arriver à destination qui est peut-être Buenos-Ayres.

Je ne sais pas si vraiment il serait difficile d'envisager une situation comme celle-ci. Ce navire peut entrer en collision plusieurs fois. Un abordage peut survenir dans son expédition avant de toucher Dakar, qui peut provoquer l'anéantissement du voyage, tout en laissant le navire sauf. Plus tard, il peut encore avoir un abordage. Il s'agit de savoir si vraiment nous allons interpréter ici la responsabilité de £ 7 par tonne dans le même sens que la Conférence diplomatique de Bruxelles l'a fait.

Malgré l'incertitude qui règne un peu dans ma pensée — faute d'avoir pu prendre connaissance d'une manière précise de l'avant-projet de l'an dernier —, la Conférence comprendra les raisons de ma perplexité. En droit anglais le mot « voyage » comprend toutes espèces d'accidents, donc si le navire commet dans un même voyage plusieurs

accidents, ce n'est pas une fois que pèsera sur lui la responsabilité proposée, mais il faudra multiplier cette responsabilité par deux, trois ou quatre. Il y a évidemment là un risque assez sérieux pour hésiter...

M. LE JEUNE. — Permettez-moi de vous interrompre. Précisément les chiffres qui ont été cités au point de vue de la charge supplémentaire que la proposition nouvelle imposerait aux armateurs, ont été extraits principalement de statistiques anglaises qui comprennent tous les incidents que vous signalez. Elles supposent même une responsabilité plus lourde que celle qui est proposée. En effet la définition du voyage, prévue dans le projet de convention diplomatique, donne une situation plus avantageuse à l'armement que celle qui est faite actuellement à l'armement anglais.

La charge qui vous a été soumise, n'expose pas à l'imprévu comme vous le pensez, puisque le cas est absolument similaire.

M. LOUIS FRANCK. — Est-ce que vous me permettez d'ajouter un autre fait qui vous intéressera ? C'est qu'en Belgique, dans la pratique, il existe des polices d'assurances corps qui contiennent la clause qu'après chaque accident le capital assuré se reconstitue complètement de telle façon que sans devoir payer une nouvelle prime, on est toujours assuré de cent pour cent et cela n'est pas considéré comme représentant une charge additionnelle sérieuse. Et je viens de demander à mon éminent confrère M. Brown, qui a une grande expérience, si son souvenir est différent.

M. TALLER. — En tous cas, je pense que nous n'avons pas à décider la question et que le principe général restera entier et s'appliquera aux deux responsabilités.

M. ULRICH (Berlin). — C'est pour répondre à ces réflexions très justes qui nous ont été faites, que nous avons arrêté à Bruxelles deux systèmes différents : le système du projet A rend l'armateur responsable pour chaque voyage, le système B pour chaque accident. C'est la différence entre ces deux systèmes et jusqu'ici on n'a pas encore choisi définitivement. Nous ne savons pas encore s'il faut accepter le projet A ou le projet B. La question est donc encore en suspens et on ne peut pas bien répondre à votre question sans avoir arrêté le principe.

* * *

Ich würde bitten mir noch einige Bemerkungen zu gestatten zu der Frage die uns augenblicklich beschäftigt.

Die Frage wie sie uns vorgelegt wurde, ist : « Sollen wir das « système anglais » acceptieren, d.h. £ 8 and £ 7 resp. wie es Ihnen auseinandergesetzt worden ist, also £ 15 im ganzen für was die « lésions corporelles » betrifft. Ich glaube wir sollten uns davon heute nicht mehr entfernen, denn die Frage, wie sie uns vorgestellt worden ist, ist formell. Darüber haben wir uns schlüssig gemacht in den verschiedenen nationalen Vereinen. Wenn wir uns aber in eine Diskussion einlassen sollen ob es besser ist £ 8 für Sachenschäden und £ 8 per Tonne für Personenschäden anzunehmen, so werden wir zu Einigung heute nicht mehr kommen. Und wir wollen doch das Werk das uns beschäftigt, möglichst durch diese Konferenz entscheiden lassen. Wir sagen : « Ja, wir haben die Frage nach praktischem Gesichtspunkt geprüft und wir stimmen zu. » Dann wird dass eine Hilfe für die Conférence diplomatique nächstes Jahr.

Es lassen sich Gründe dafür und dagegen geben ; ich will darauf nicht eingehen. Die Motion die Ihnen jetzt

vorgelegt ist macht auch der ganzen Sache nicht ein Ende. Nur wird die Prinzipfrage entschieden ohne die verschiedenen Detailfragen anzurühren, die den Landsgesetzgebungen überlassen bleiben sollen.

Und die Frage des Verschuldens, die zu Anfang der diplomatischen Konferenz vorgestellt ist, ist fortgelassen. Ich glaube die Motion ist so annehmbar für alle Herren; man kan sie stimmen und man fördert dabei das Werk der Diplomatischen Konferenz.

Eine andere Frage möchte ich noch erwähnen wegen der Haftung per Tonne brutto oder netto. Hier auch sollen wir uns nicht den Kopf brechen. Die Frage der Schiffsvermessung muss aufgeklärt werden. Sie wissen dass die Englischen festhalten an ihren Schiffsvermessungssystem, und wir haben gesagt : « wir acceptieren alles was die Englischen vorschlagen um einig zu gehen. » Wir sind nicht expert genug um über diese Frage hier entscheiden zu können. Ich spreche nochmals den Wunsch aus dass die Herren Anwesenden sich möglichst entschliessen können die Motion, die heute vorgestellt ist, zu stimmen und dadurch die Sache zu fördern.

Mr ELIEL LÖFGREN (Stockholm). — Mr. President and Gentlemen. As a representative of the Swedish Association I should only ask to get it noted on the report of the Conference that the delegates of Sweden really are not in a position to give a final and binding vote on behalf of that Association as to the special question of instituting an additional personal liability of £ 7 for shipowners in the case of personal damages, as the Swedish Association has not had the opportunity of fully discussing this in a general meeting.

The delegates of Sweden are however none the less prepared to vote for this additional personal liability of

£ 7, as we beg to point out that we express thereby a personal opinion that this is the only way under the circumstances which leads to a result of unification. We hope also that we shall be able to have this our opinion confirmed by the Swedish owners and insurers.

M. le Dr MARTINOLICH (Trieste). — Excusez mon mauvais français : je n'ai pas l'habitude de votre belle langue; cela n'empêche pas que moi, comme nous tous à Trieste, nous l'aimons et l'admirons.

L'Association autrichienne est parfaitement d'accord avec l'avis imprimé de notre ami M. Franck.

Nous pensons aussi que la meilleure manière de parvenir à un accord est de se rallier au système anglais, non seulement pour les raisons d'opportunité qui sont bien connues. mais aussi parce que nous trouvons cette solution juste et équitable.

Nous estimons aussi qu'il n'y a pas lieu d'entrer dans des discussions au sujet des questions de détail et qu'il suffit de s'en tenir au principe.

En ce qui concerne la répartition de la garantie entre les deux classes de créanciers, nous sommes d'avis que le système le plus pratique est celui de distribuer la garantie et dans le cas où celle affectée aux dommages corporels ne suffit pas, de faire concourir ces créanciers avec ceux pour dommages matériels. Nous sommes d'accord sous ce rapport avec le rapport présenté par M. de Valroger et nous proposons d'éviter des discussions qui ne pourront que retarder la solution.

M. SMEESTERS (Anvers). — Je désire poser une simple question : il est bien entendu qu'il n'est pas question d'abandon en nature?

M. C. LE JEUNE (Anvers). — C'est spécialement excepté pour les accidents de personnes.

M. JACQ. LANGLOIS. — Messieurs, je pense qu'il serait très utile de définir au moins si vous calculerez les £ 7 sur le tonnage brut ou net. (*Interruption*) Messieurs, vous devez le faire ; il y a des différences jusqu'à 30 % entre le net et le brut. Il faut donc absolument dire si c'est sur le tonnage brut ou net que vous voulez appliquer votre système.

M. LE JEUNE (Anvers). — L'impression qui se dégage de la discussion est que l'on veut, pour le moment, suivre l'application anglaise ; c'est en partant de cette idée qu'on a mentionné le tonnage brut, mais il s'est trouvé que cette signification du mot donnée pour le mot « brut » ne répondait pas exactement à la réalité en pratique anglaise et pour n'avoir pas à préciser ce mot on l'a effacé purement et simplement en réservant ce point et en le laissant à la Conférence diplomatique.

M. LOUIS FRANCK. — Il y a un moyen de concilier tout le monde : que M. de Rousiers ne s'oppose pas au maintien du mot « brut » sauf à considérer comme jauge brute ce qui est la pratique actuelle d'après la loi anglaise. La discussion démontre suffisamment qu'il s'agit d'appliquer la loi anglaise telle qu'elle existe actuellement.

M. LANGLOIS (Anvers). — Laissez-moi vous dire qu'il y a des vapeurs accusant une différence de 20 ou de 30 % entre le tonnage brut et le tonnage net. Si ces vapeurs transportent des passagers, la différence peut encore devenir infiniment plus grande. Si, au contraire, c'est un voilier, vous n'avez pas cette grande différence et cepen-

dant votre règle doit s'appliquer également à l'un comme à l'autre. Vous aurez un tonnage qui sera nécessairement le tonnage net. Si nous autres, du continent, nous acceptons cette surcharge de responsabilité en augmentant de £ 7 celle qui pèse actuellement sur les armateurs, est-ce que ce serait donc demander trop aux armements anglais de nous donner le tonnage net ? Il me semble que nous aurions alors une base sur laquelle on pourrait discuter et se mettre d'accord sans rien laisser à l'inconnu.

UN MEMBRE. — Est-ce que nous ne pourrions mettre « responsabilité additionnelle personnelle de l'armateur » ?

M. LE JEUNE. — Il vaut mieux maintenir le texte, mais c'est bien entendu.

J'ai devant moi un texte clair et suffisant, surtout après les explications qui ont été données. Je pense que de l'ensemble de nos explications et des vues exprimées ici qui ont été consignées au procès-verbal, il résultera nettement que c'est bien dans le sens de la loi anglaise que vous entendez comprendre le mot « jauge ».

S'il y a des oppositions, qu'elles veuillent bien se prononcer et nous soumettre des amendements, mais en attendant je me trouve devant ce seul texte avec l'interprétation de M. de Rousiers. Il n'y a pas d'opposition ?

Mr DOUGLAS OWEN. — May I ask whether the reference to tonnage is designedly free of reference to whether it is gross or not?

Mr LOUIS FRANCK. — Yes ; that has been done under the observation of Mr de Rousiers in order that we have not to formulate the draft of the text.

Mr DOUGLAS OWEN. — We have already agreed in the case of cargo. Should not we naturally do the same in the case of life?

Mr LOUIS FRANCK. — We must leave it to the Diplomatic Conference to draft it exactly.

Mr FREDERICK M. BROWN (New-York). — Mr. President, I fear I am in a very sad minority upon the subject. Nevertheless in order to put before the Conference the views of America, I feel that it is my duty to ask for an amendment in two respects to the resolution of Mr Franck and his associates.

In the first place my amendment proposes to add at the end of the first paragraph the words « to be available only in the event that the vessel, her freight and appurtenances, or their value, be not surrendered by the ship-owner in satisfaction of his liability »; that is to say the general provision of the law as it now exists on the Continent and in America, that an owner may be released from all liability by the surrender of the vessel, her freight and appurtenances, shall still continue.

My second amendment will be to insert in the second paragraph of the resolution now before this Conference before the words « £ 7 per ton » the following words : « *some sum exceeding £ 7 per ton* ». That voices the views of the great majority of my countrymen that the limit as now proposed is too small.

(*Traduction orale par M. Louis FRANCK*).

M. Brown propose un amendement qui consiste à ajouter au premier paragraphe de la motion la réserve que cette règle ne s'appliquera que dans le cas où le navire et le fret n'ont pas été abandonnés. Ensuite au second paragraphe, il demande d'ajouter les mots « une somme excédant £ 7 par tonne ».

M. LOUIS FRANCK. — Si je puis dire un mot au sujet de ces amendements, avec la permission de M. le Président, je crois que mon excellent collègue et ami M. Brown sera parfaitement satisfait si ayant proposé ces amendements il nous laisse voter sur la résolution, car il est évident que la résolution telle que M. Lyon-Caen, d'autres de nos amis et moi-même l'avons déposée, est absolument en sens opposé des amendements qu'il propose. Ceux qui voteront la résolution marqueront donc qu'ils ne sont pas d'accord avec M. Brown et ceux qui voteront contre la motion, voteront pour les idées de M. Brown.

Mr DOUGLAS OWEN. — May I ask to have the resolution read once more ?

THE CHAIRMAN. — The French or the English one ?

Mr DOUGLAS OWEN. — Either.

M. LE PRÉSIDENT. — « La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de conclure une entente internationale sur la base d'une responsabilité additionnelle en faveur des réclameurs du chef de perte de vies humaines ou de lésions corporelles. — Elle estime que cette responsabilité additionnelle peut être fixée à £ 7 par tonne de jauge du navire ».

Mr DOUGLAS OWEN. — I should like to add to that « selon l'usage en Angleterre ».

Mr LOUIS FRANCK. — I venture to say to my very distinguished friend Mr Douglas Owen that we want to bring this text before the Diplomatic Conference, and we do not want to have the name of any nation.

Mr DOUGLAS OWEN. --- My only difficulty is about that tonnage. I do not want to press my amendment, but I am not satisfied about that tonnage.

Mr LOUIS FRANCK. — Consider it as agreed that we will do everything in our power to come in line with the British system on this point.

Mr DOUGLAS OWEN. — Very well, I withdraw my suggestion.

M. GALIBOURG. — Cela a cependant une importance assez grande parce que nous admettons par le fait même la validité de la « negligence clause ».

M. LE JEUNE. — Mais non, il n'en est pas question. Je vais mettre la résolution aux voix.

M. LYON-CAEN. — Il faudrait laisser aux représentants des différents pays le temps de se consulter entre eux. Je ne sais quel est l'avis de mes collègues et j'ignore si je puis répondre oui.

(La séance est suspendue pendant cinq minutes).
(The session was interrupted for five minutes).

M. LE PRÉSIDENT. — Voici donc la résolution :

« La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de conclure une entente internationale sur la base d'une responsabilité additionnelle en faveur des réclamateurs du chef de perte de vies humaines ou de légions corporelles.

« This Conference is of opinion that an international Convention ought to be concluded on the basis of an additional liability in favour of life and personal injury claimants.

The Conference is of op-

Elles estime que cette nion that this additional liaison responsabilité additionnelle bility should be assessed at peut être fixée à £ 7 par £ 7 per ton on the tonnage tonne de jauge du navire. of the ship. »

Ceux qui votent pour la proposition répondront « oui ». Ceux qui votent contre la proposition répondront « non ».

Mr. FREDERICK BROWN (New-York). — No, unless amended.

Mr. SERENA (London). — Mr. Chairman, I stated this morning that I could not vote for Great Britain as a body, but I am perfectly prepared to vote in my own individual capacity, provided it is clearly understood that the tonnage referred to is to be in accordance with the English law at present existing.

(*La proposition est votée par toutes les nations, à l'exception des Etats-Unis et du Japon. — The motion si voted by all the nations, the United-States and Japan excepted).*

La séance est levée. — The session adjourned.

MERCREDI, 11 OCTOBRE 1911
WEDNESDAY, OCTOBER 11th, 1911

Séance du Matin. — Morning Sitting

SOUS LA PRÉSIDENCE DE M. PAUL GOVARE
Mr PAUL GOVARE IN THE CHAIR

Fret. — Freight

M. GOVARE. — Messieurs, nous entamons maintenant la question du fret. Je prierai la Conférence de se borner à de très courtes observations sur la question générale.

Nous connaissons tous cette question. Nous connaissons le contrat d'affrètement. Nous pourrons donc rapidement entamer la discussion des articles séparément.

La parole est à M. Sieveking, comme rapporteur.

Dr. SIEVEKING. — Mr Chairman and gentlemen I hope I shall be as short as the Chairman allows me to be; but I should like to relieve your mind of some doubts, and your conscience, perhaps, of a burden that it suffers from in looking at this very great *projet de loi* we put before you for your consideration.

The object of the London Commission was to show you that it is impossible to discuss and to decide questions of detail before arriving at an understanding as regards questions of principle. For instance you could not well discuss

the question as to whether freight has to be paid when goods do not arrive, or when goods have been sold during the voyage, or when goods have not been shipped at all, before knowing whether you are going to give freight *pro rata itineris* or not. Also you could not well discuss questions as to the dissolution of the contract, or of the cancellation of the contract of affreightment, before having arrived at an understanding with regard to the meaning or the differences between a contract whereby a whole ship has been chartered, a contract whereby a ship is hired in time-charter, and a shipment of general cargo. Until you have found the distinctions between these three sorts of contracts you cannot very well lay down rules for the dissolution of the contract; and the same with regard to the relations arising from the signing of a Bill-of-Lading, and of a Charter-party, before having well settled the relations between consignee, charterer, owner, sub-charterer, and so on. If you were to discuss and settle these questions of detail without having in view the general principles and then tried to put this patchwork together afterwards, I think the result would be the same as that which happened to an artist who did not know exactly what he wanted to do. He had before him two blocks of marble. Out of one he carved a wonderful figure, and out of the other a wonderful head. When he put them together he saw that it was a frowning head of Jove upon a very beautiful figure of Venus. You see that will not do; and if we presented this, so to say, ill-begotten child to the Conference at Brussels they would not accept it. Therefore we had this in mind in trying to codify the whole law on freight. But we are not going, and we are not able now to discuss this whole matter; because, as I said to you, first of all we must settle the general principles, and up to now only one general principle has been settled. That was

settled at Bremen : that as a rule no freight *pro rata itineris* — no distance freight — shall be paid.

Now with regard to the other principles I mentioned just now, they must be put, I think, before another Sub-Commission. Of course that is a matter which must be left entirely to the Permanent Bureau of the Comité Maritime, because you know the rule is that a Commission only has a life between two Conferences..

In discussing the first part of this Draft let us have only in mind that all the rules contained in this part are subject to be altered by agreement. Therefore do not let us discuss the preamble. It is not necessary if we keep that in mind. Secondly, let us discuss only the case of a general cargo, leaving aside the question of a whole ship having been chartered, or the question of a time-charter. Then I think, keeping these two things in mind, we can very easily begin with the discussion of part I, Articles 1 to 4, and thereby continue the discussion that we concluded in Bremen. I think if this is the intention of the Conference then we can do so, and we shall be very happy if in these two days very hard working we arrive at an understanding on the four first points.

* * *

Je me permettrai de répéter en français ce que je viens de dire.

J'ai dit que l'intention de la Commission de Londres, en vous proposant toute la codification de la loi au sujet de l'affrètement des navires, était de vous montrer qu'il était impossible de discuter et de faire des règles au sujet des détails en passant par-dessus les questions de principe.

Vous ne pouvez faire des règles au sujet des relations qui s'attachent à la signature du connaissance ou des charte-parties sans que vous ayez réglé, au préalable, les

relations qui existent entre le fréteur, l'affréteur et le sous-affréteur. Vous ne pouvez, davantage, vous occuper de la dissolution ou de la résiliation du contrat d'affrètement sans au préalable avoir examiné les différences qui existent entre un contrat d'affrètement sur un navire entier, un contrat en time-charter et un chargement en cueillette. Jusqu'à présent, nous n'avons pris de résolution que sur un seul principe, c'est que le fret de distance est aboli et comme cela nous pouvons très bien discuter maintenant la première partie de cet avant-projet, c'est-à-dire, les articles I à 4. Seulement, je vous prie aussi, en discutant cette matière, de ne pas oublier que toutes ces règles sont sujettes à être modifiées par les conventions des parties.

C'est pourquoi, si vous vous bornez à discuter seulement la question du chargement en cueillette et pas le « time-charter », je crois que nous ferons œuvre utile et que nous arriverons dans ces deux jours à discuter et à terminer la première partie du projet, c'est-à-dire les quatre premiers articles.

M. C. D. ASSER Jr (Amsterdam). — La préface de l'avant-projet de Londres dit que ce projet est présenté à la Conférence comme une simple base de discussion. Je crois que j'en puis conclure que la discussion ne sera pas limitée aux articles mêmes de ce projet mais qu'elle pourrait porter aussi sur des questions un peu plus générales et notamment sur la question de savoir s'il est absolument nécessaire de régler toute cette matière de fret internationalement par un traité entre les différents Etats ou bien si on peut solutionner les difficultés d'une autre manière. Le Comité Maritime International a déjà été saisi de cette question lors de la Conférence de Venise. Mon compatriote M. Loder a alors signalé, dans un discours fort clair et précis, la différence essentielle qui existe entre les

matières qu'on avait traitées jusqu'alors — l'abordage, le sauvetage, la limitatiou de responsabilité, la compétence — toutes questions régies par la loi et par la loi seule d'un côté, et d'un autre côté les questions qui se rattachent à la matière du fret et qui résultent des contrats, donc de la libre volonté des parties.

M. Loder a alors expliqué que pour obtenir l'uniformité dans cette matière du fret il n'est pas nécessaire de faire un traité international entre les différents Etats, mais qu'on peut obtenir cette uniformité en établissant des règles uniformes qu'on pourrait présenter aux Gouvernements, aux Compagnies de navigation. Ces règles les parties seraient libres de les insérer dans la charte-partie, comme, par exemple, on l'a fait pour l'avarie commune par les Règles d'York et d'Anvers.

Ce système présente cet avantage qu'on peut entrer dans plus de détails. Les traités internationaux ne peuvent pas s'occuper des détails, mais sont nécessairement liés aux grands principes, laissant aux législations nationales le soin de donner les détails de la réglementation. Cette question a été traitée à la fin de la session de Venise. On n'avait plus le temps de l'approfondir.

Je me permettrai donc de vous lire ce qui a été dit par notre éminent secrétaire général, page 723 du Bulletin de Venise :

« *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. — *Je suis parfaitement d'accord et il est bien entendu alors que les principes devront être discutés par elle. »*

Or, jusqu'à présent les principes n'ont pas encore été

discutés. C'est pourquoi, je prends la liberté de demander à la présente conférence s'il ne serait pas opportun, avant d'entamer la discussion des articles mêmes, d'émettre une opinion au sujet de cette question préalable de procéder par l'établissement de règles facultatives, qui ne me semble pas dépourvue d'une certaine importance.

(*Verbal translation by Dr SIEVEKING*)

Mr Asser just asked the Conference whether it would be advisable to discuss the Treaty on Freight as it has been laid before you by the London Commission, that is to say to embody the Law of Freight in an International Draft Treaty, or to discuss all the rules relating to freight, but to discuss them in such a manner that it should be possible afterwards for the shipowners and cargo-owners to embody these rules in their Charter-parties and Bills-of-lading. Of course, there are two very different courses upon which Mr Asser begs the Conference to state its opinion.

M. LOUIS FRANCK. — La proposition faite par notre honorable collègue M. Asser est évidemment en elle-même fort ingénieuse.

On pourrait imaginer qu'au lieu de faire un traité international qui arrêterait les règles essentielles en matière d'affrètement, on se bornât à établir un code de principes conventionnels qui seraient comme de nouvelles règles d'York et d'Anvers, mais portant un autre nom et ayant pour objet cette fois-ci l'affrètement. Mais il ne faut pas confondre la théorie avec la pratique. Sous prétexte que les règles d'York et d'Anvers ont admirablement réussi, on a essayé de recourir plusieurs fois au même système, et on a toujours échoué.

L'International Law Association a fait des « rules of affreightment ». Elles n'ont jamais servi qu'à faire figure dans ses bulletins ! L'International Law Association a fait, sous la direction d'hommes aussi capables que l'était

M. Carver, notre regretté collègue, des règles sur l'assurance maritime « Rules of Merchant Insurance ». Elles dorment de leur éternel sommeil dans les rapports de l'Association. Pour l'avarie commune, le succès n'est pas dû au procédé adopté; il a d'autres causes, indépendantes de l'International Law Association, à savoir l'intérêt des armements anglais et l'appui des Protecting Clubs. Ces raisons ne se présenteraient pas dans notre matière. Je prie donc la Conférence de ne pas entrer dans cette voie.

C'est après mûre réflexion que nous avons pensé que l'on pouvait aboutir seulement sous la forme de convention internationale, et c'est l'originalité de notre œuvre d'avoir réussi à faire ce qui paraissait impossible : de la législation internationale. D'ailleurs, quand nous aurons examiné tous les articles, nous pourrons encore décider quelle est la forme que nous allons donner à la convention, mais pour moi, la question a été résolue aux conférences antérieures parce qu'il a été décidé qu'on rédigerait un traité. Une commission a été nommée ; elle s'est réunie et il me semble que nous devons nous en tenir à cela.

* * *

My remarks were briefly these. Mr Asser has asked whether it would not be quite as practical, instead of drafting an International Treaty on these matters, to simply draft a codex of rules which parties would, if they should choose, adopt at their liberty. I said that it is not because the York-Antwerp Rules have been a success that the same method would be a success in any other direction. It has been tried over and over again, and it has always been a failure.

Herr R. ULRICH (Berlin). -- Meine Herren, ich kann nur bestätigen was von Herrn Franck ausgesprochen

worden ist. Es ist ganz vergebens noch einmal den Versuch zu machen auf dem Wege der' Privatverständigung zwischen Befrachter und Rheder allgemeine Regeln aufzustellen welche den Frachtvertrag ordnen. Ich habe ein gewisses Anrecht darüber zu sprechen, weil ich an allen den Konferenzen theilgenommen habe. Die International Law Association hat in Goole, Bremen, in Hamburg, in Antwerpen, später in Brüssel auch einmal über diese Frage verhandelt; es sind ganz ausführliche und genaue Regeln aufgestellt worden welche die Verpflichtungen der Parteien aus dem Frachtvertrag regeln. Es hat sich gezeigt dass es unmöglich gewesen ist diese durchzuführen. Und in früheren Jahren ist man an das Comité Maritime International angetreten sich doch mit der Frage der Regelung der Konnossementsklauseln zu beschäftigen; das Comité Maritime International hat es abgelehnt, angesichts des Misserfolges der International Law Association, die Sache weiter zu besprechen.

Ich möchte abrathen dass wir nochmals diesen Weg betreten ; er ist aussichtslos und wir thun besser wenn wir nunmehr dem Weg folgen der uns vorgezeigt ist und einen Project für eine spätere Gesetzgebung ausarbeiten. Ich würde bereit sein eine Motion mitzuunterzeichnen die darauf hingehet, den Vorschlag der uns seitens der Holländischen Delegation vorgestellt wird, abzulehnen, darüber zur Tagesordnung überzugehen und nur die Discussion des vorliegenden Art. I anzutreten.

M. BERLINGIERI. — Je voulais faire une simple observation. Notre traité s'occupe du chargement et du déchargement. Il établit les principes du contrat d'affrètement mais déjà aussi s'occupe de la délivrance de la marchandise, du chargement et il y a une série de dispositions dans le traité qui ont pour but de régler le chargement et le

déchargement. Or, je fais cette observation que nous avons des règlements de ports et que nous avons les usages des ports. Ces usages, ces règlements sont particuliers à chaque endroit. Si nous allons nous occuper de ces matières, nous allons nous perdre dans des discussions interminables parce qu'il est impossible de les réunir ou de les mettre toutes d'accord.

C'est pour ce motif que je fais la proposition de laisser de côté les dispositions qui ont pour but de régler le chargement et le déchargement. Vous verrez par la lecture de ce projet que le navire doit être prêt à décharger la cargaison à une place déterminée, qu'il doit prendre livraison le long du bord. Or, il peut y avoir par exemple, un port où l'on ne peut charger le long du bord.

Je suis donc d'avis de laisser ces questions de côté et de nous occuper simplement des questions de principe au sujet de l'affrètement.

M. GOVARE. — Je réponds au nom de votre bureau à M. Berlingieri.

Les observations de M. Berlingieri peuvent être très justes, mais ne me paraissent pas à leur place dans la discussion générale. Lorsque nous prendrons article par article, nous pourrons parfaitement, à chacun des articles, soulever la question préalable dont parle M. Asser d'une façon générale et dont M. Berlingieri a parlé d'une façon plus spéciale. Lorsque nous arriverons à un article visant une question de déchargement ou de chargement, je donnerai la parole à M. Berlingieri qui déclarera que cet article ne doit pas être discuté et comme il est près de 11 heures et que nous avons encore beaucoup de travail à faire, je déclare close la discussion générale.

Nous abordons l'article I.

A l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour les marchandises qui n'arrivent pas au port de destination.

Except as hereinafter mentioned no freight is due for goods which do not arrive at the port of destination.

HERR PRÆSIDENT Dr BRANDIS (Hamburg). — Meine Herren, ich spreche zu Art. 1. Erlauben Sie mir eine ganz kurze Vorbemerkung. Sie werden gesehen haben dass der Deutsche Verein sich eingehend mit dem Projekt beschäftigt hat und zu dem Schlusse gekommen ist dass es praktischer sein wird sich zunächst zu beschränken zu dem Gesichtspunkte der Stückgüterbefrachtung. Wenn ich also sage ich spreche zu Art. 1 ist es nur in diesem Sinne.

Eine andere Bemerkung ist dass ich Dr Asser insoweit Recht gebe.

Art. 1 entscheidet ein sehr wichtiges Prinzip als Antwort auf die Frage wann Güter als verloren, als nicht angekommen zu bezeichnen sind.

Wenn man das so liest, mag das gut klingen. Wir würden gar keine Bemerkungen dazu gemacht haben wenn nicht in Bremen ein Streit ausgebrochen wäre zwischen den dortigen Vertretern Englands und den übrigen Herren. Es ist mir noch lebhaft in Erinnerung wie Dr Sieveking sagte : keine Fracht izt zu zahlen wenn das Gut verloren ist. Darauf hat Lord Kennedy einige Beispiele gegeben die die Englische Auffassung klarmachen sollten. Er sagte, wenn Orangen verschifft werden und kommen in solchem Zustande zum Bestimmungsorte an dass sie zur menschlichen Nahrung nicht mehr dienen können, dann ist keine Fracht dafür zu zahlen; dass sei die Englische Auffassung. Herr Präsident Sieveking hat darauf erwiedert : « Sie betrachten es « from a commercial point of view ». Und

dies beantwortete Lord Kennedy nicht ganz bestimmt, er sagte nur « wenn die Ware nicht *in specie* ankommt. » Nun ist es schon schwierig Lateinisch einzubringen und ich möchte mir erlauben eine ganz bescheidene Bemerkung zu der Uebersetzung zu machen von den Berichten in den « Rapports préliminaires ». Es ist vollkommen richtig übersetzt im Englischen Text. Wir wollten den Vorschlag machen « Except as hereinafter provided, no freight is due for goods the delivery of which does not take place ». Das soll gar keine Änderung sein, nur etwas präzisieren; die Ablieferung soll entscheiden, nicht die Ankunft. Und weiter an der Stelle wo dargestellt wird was mit der Nicht-Ablieferung gleichtsteht, ist aufs Französische unserer Satz -- « Güter die in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört sind » — übersetzt durch « altérées dans leur nature primitive ». Das Wort « altérées » ist meines Erachtens zu schwach; es soll sein « détruites ».

Ich persönlich vermag in diesem Punkte nicht Lord Kennedy beizutreten. Wenn Orangen so geworden sind dass kein Mensch sie essen kann, so sind es doch immer noch Orangen, und woher auch in diesem Falle der Kapitän oder der Rheder keine Fracht erhalten soll, das kann ich nicht einsehen. Es wird durch diesen « commercial point of view » etwas hineingebracht zwischen Rheder und Befrachter welches dazu nicht gehört. Wenn die Ware so ist dass sie nicht mehr geniessbar ist, das kann vielleicht eine Bedeutung haben zwischen Käufer und Verkäufer aber es hat doch gar nichts zu tun mit der Frage ob der Rheder die Fracht erhalten soll und wir dürfen diese Frage nicht unentschieden lassen. Weil nun in Bremen die Frage aufgemacht ist, sollen wir den Punkt jetzt aufklären und bitte ich die Versammlung zu stimmen dass er in dieser Weise aufgeklärt wird. Wenn einer der Herren eine bessere Fassung findet, sind wir froh, aber

der Gedanke ist doch klar : « wenn die Güter in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört sind » ; Englisch : « goods which have lost their primitive nature », und Französisch : « des marchandises dont la nature primitive a été détruite ».

(*Verbal translation by Dr SIEVEKING*)

Mr. President Brandis just said that in discussing the first Article he asked you only to discuss this article with reference to the shipment of general cargo, and leave all other questions with regard to differences between time-charters and affreightment of whole vessels, and so on, out of discussion. He said : — It is quite true that the general principles must be discussed first, and in this first Article there is already involved a general principle, because it is not enough to say that freight shall not be paid for goods which have been lost during the voyage, or which do not arrive at the port of destination, before you know what is meant by saying « goods have been lost ». Now there is a difference made in the English Law between goods arriving in specie and goods arriving not in specie. For instance oranges arrive in a putrefied, uneatable condition. The English Law says that they have not arrived in specie, because from a commercial point of view they have been destroyed : they are lost. Now Mr. President Brandis points out to you that this commercial point of view might be of importance for the relations between the vendor and vendee, but not for the relations between the shipowner and the cargo-owner : and if oranges arrive, as I just said, in a putrified uneatable condition, nevertheless they have arrived, although they might be of no value at all. Therefore he asks you to adopt the addition that we made in our German Report where we say that goods are considered to be lost if they have been destroyed in their primitive nature. The French translation is « altérée », but « altérée » is not enough : « altérée » might be « altered ». It must be « entirely destroyed in their primitive nature ». He begs you to accept the German addition.

M. DE GRANDMAISON (Paris). — Je n'ai pas l'intention de vous retenir bien longtemps sur cet article 1. Mais comme l'Association française n'a pas délibéré sur cette question des conflits de lois en matière de fret, il est bien entendu que je n'apporte que mon opinion personnelle.

D'autre part, il est intéressant qu'un Français prenne la parole sur cette question.

Je vous dis tout d'abord que j'accorde mon adhésion à la formule proposée par la Commission de Londres en principe d'abord et même comme rédaction. En principe, je ne rentre pas dans la discussion antérieure et je me borne à vous rappeler en quelques mots les trois systèmes existants : le système français, le fret pro rata itineris, c'est-à-dire la distance parcourue, ensuite le fret d'équité qui correspond aux services rendus et enfin, le système anglais qui supprime le paiement de toute espèce de fret lorsque la marchandise n'a pas été délivrée au port de destination.

Quel que soit l'attrait naturel et ancien pour le système que j'ai étudié tout jeune et que j'ai été appelé à soutenir maintes fois devant les tribunaux : le fret pro rata itineris ; quelle que soit la séduction que j'éprouve pour le fret d'équité, je crois, après avoir mûrement réfléchi que le système anglais est le seul qu'on doive adopter. Je le considère comme le seul juridique et même au fond, comme étant le seul juste. Je dis seul juridique parce qu'il me paraît seul correspondre à la nature juridique du contrat de transport. Ce contrat est essentiellement indivisible et si la marchandise n'arrive pas au port de destination, le contrat n'est pas exécuté et il est alors indiscutable, que le transporteur ne peut pas toucher de rémunération. Mais j'ajoute que ce système me paraît seul juste et équitable parce qu'il me paraît seul correspondre à la commune intention des parties contractantes. Il est bien certain que quel que soit le port auquel le navire conduit la marchandise en cours de route, cela n'empêche que lorsqu'un chargeur a expédié de New-York pour le Hâvre et lorsque le navire s'arrête aux Bermudes ou même à Liverpool, la marchandise n'a point la valeur qu'elle acquiert seulement au port de destination.

Par conséquent l'équité aussi bien que la nature juridique du contrat engagent à adopter le système anglais. J'ajoute que si la solution peut paraître d'une façon apparente un peu rigoureuse parfois pour le navire, pour l'armateur, cette règle trouve immédiatement son correctif dans le droit et le devoir, je pourrais presque dire, — pour le capitaine d'acheminer la marchandise à destination, de réaffrêter dans la mesure du possible. Ensuite, il y a un correctif plus puissant encore, c'est la liberté des conventions. Notre collègue M. Sieveking nous a dit que la commission de Londres avait entendu réserver cette liberté des conventions. Enfin, il y a un certain nombre d'exceptions au principe et ce sont ces exceptions qui se trouvent énumérées à l'article 2. Par conséquent, sur la question de principe, j'accorde mon entière adhésion à la formule de la Commission de Londres.

Il y a alors une seconde question qui se pose : la rédaction de l'article. Doit-on modifier cette rédaction ? Doit-on spécialement ajouter le paragraphe qui a été préconisé dans le rapport de la Commission de Hambourg par nos amis d'Allemagne ? Il me semble que l'on ne devrait pas ajouter à l'article 1 le paragraphe qui consiste à dire que la marchandise sera réputée non délivrée si sa nature primitive est altérée. Je ne dis pas qu'il n'y aurait pas d'utilité à en tenir compte dans un examen plus approfondi. Seulement cela n'a pas sa place naturelle à l'article premier mais à l'article 2 qui examine un certain nombre d'exceptions au principe notamment, le cas où la marchandise aurait péri par suite de vice propre.

Ce serait donc pendant la discussion de l'article 2 que l'on pourrait voir s'il y a lieu ou non d'incorporer l'exception demandée par la Commission de Hambourg et je crois que l'article 1 devrait se borner à poser le principe en termes clairs.

Or, il me paraît que la rédaction proposée est claire, qu'elle correspond à la langue commune de toutes les nationalités. On s'est demandé dans certaines associations s'il n'y aurait pas lieu de mettre « marchandises qui ne sont pas délivrées ». Je crois, quant à moi, que la formule de la commission de Londres est plus générale et assez claire; « qui n'arrive pas » cela veut dire que toutes les fois que la marchandise n'a pas été transportée jusqu'à destination le contrat de transport n'est pas exécuté et le fret n'est pas dû. Il peut arriver qu'une marchandise soit parvenue à destination, que le transporteur exécute son contrat et que par suite de certaines circonstances, la délivrance n'ait pas été effectuée, si le navire arrive, par exemple, et que la marchandise soit confisquée par l'autorité publique. Dans ce cas, bien qu'il n'y ait pas délivrance, le transporteur devrait toucher son fret. Il aurait accompli le contrat et la non-délivrance n'aurait pas été la suite de sa faute. Je crois qu'il y a lieu d'adopter le principe posé par l'article premier et même la rédaction de cet article tout en faisant réserve, bien entendu, de la question soulevée par nos amis allemands, mais qui pourrait trouver sa place naturelle dans la discussion de l'article 2.

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, so far as I can gather from the remarks of the gentlemen present we seem to be all in one accord in principle with the proposals of the Hamburg Commission. We seem to be all agreed, in other words, that goods which arrive in a condition that would not be known in commerce as the same article that was shipped, shall not pay freight.

The principal question seems to be one merely of expression. The last speaker has suggested that this provision should be reserved for the second article, if I understood him rightly. That I think is a question to be

solved perhaps more advantageously upon grounds of convenience and clearness of expression than as a matter of logic. To my mind it seems preferable as a matter of clearness of expression that the point should be covered in the Article now under consideration, article 1, for this reason. It seems to be rather convenient that that Article should state when freight is *not* payable, and that Article 2 should state when freight *is* payable. I have therefore, to put my ideas in somewhat clearer form, prepared a substituted Article 1, which I should like to propose as an amendment ; and in this amendment of mine I have included the substance of an amendment which was moved before the Bremen Conference by my former colleague Judge Bradford.

I propose therefore that Article 1 be phrased in the following language : « *Except as hereinafter mentioned no freight is due for goods which are not delivered in specie, or tendered for delivery in specie by the carrier at the port of destination. Unless otherwise expressly agreed, any freight prepaid thereon shall be returned.* »

(*Traduction orale par M. LOUIS FRANCK.*)

Notre collègue M. Brown est d'avis que la question des marchandises qui n'arrivent pas *in specie* serait plus utilement traitée à l'article premier qu'à l'article 2, car dans l'article 1 on détermine les cas dans lesquels le fret n'est pas dû et la non-arrivée *in specie* est un de ces cas, tandis que l'article 2 ne mentionne que le cas où le fret est dû.

C'est pourquoi, M. Brown propose de traiter la question ici et de dire « à l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour » les marchandises qui ne sont pas délivrées *in specie* ou qui ne sont pas présentées à la délivrance *in specie* par le transporteur au port de destination, sauf stipulation contraire, le fret payé d'avance sera remboursé. »

M. ULRICH. — Messieurs, ne pensez-vous pas, d'après

notre expérience d'hier, qu'il est bien difficile de s'entendre sur ces questions très délicates ?

Nous ne sommes pas arrivés hier à résoudre ces questions après de longues délibérations. Ne vaut-il pas mieux renvoyer cette question, qui est des plus difficiles et des plus délicates, à une commission ? Cette commission pourrait siéger pendant l'après-midi ; une heure peut-être serait suffisante et nous pourrons discuter alors en séance plénière plus tard. Nous gagnerions beaucoup de temps et je ne m'expliquerai donc pas sur le point que nous discutons maintenant.

L'article 1 dit qu'aucun fret n'est dû pour les marchandises qui n'arrivent pas au port de destination. L'Association allemande propose de dire « qui n'arrivent pas à être délivrées ». C'est encore plus juste. Si nous décidons la question concernant la nature primitive, nous ne parviendrons tout de même pas à faire disparaître la difficulté au sujet du point de savoir quand une marchandise disparaît dans sa nature primitive. Il me semble donc qu'il serait prudent de renvoyer toute cette question à une commission spéciale.

M. LOUIS FRANCK. — Ce que dit M. Ulrich est parfaitement fondé en tant qu'il s'agit de la question de savoir s'il suffit de mettre « la marchandise qui n'arrive pas au port de destination » ou s'il faut employer l'expression « délivrée ».

Mais quand il s'agit de se prononcer sur la question de l'arrivée in specie, vous vous trouvez devant des difficultés de principe. Il y a des législations qui se posent une seule question : la marchandise arrive-t-elle matériellement ? Du moment que la chose qui a été mise à bord arrive, peu importe l'état dans lequel elle arrive. Qu'elle soit encore réalisable comme marchandise de cette espèce ou non,

cela ne concerne pas l'armement, le transporteur doit être payé de son fret. S'il a encouru une responsabilité, parce que c'est par sa faute que la marchandise se trouvè ainsi endommagée, il sera l'objet d'une action reconventionnelle.

A côté de ce système, il y en a un autre qui distingue, qui admet qu'une marchandise puisse arriver dans un état d'avarie tel qu'en réalité ce n'est plus la même marchandise qui arrive.

Personnellement je préfère le système absolu. Si l'armement est responsable faites-lui payer des dommages-intérêts, autrement payez-lui le fret. Je ne vois pas comment nous pourrions aboutir autrement. Comment voulez vous refuser à un transporteur son fret sous prétexte que le ciment est mouillé, puis faire payer le fret pour des oranges à moitié pourries, et puis encore refuser le fret pour des oranges un peu plus pourries ou un ciment un peu plus gâté ? Ouvrez les traités anglais, par exemple, Carver, et je vous mets au défi de concilier entre elles les différentes décisions. On est en plein arbitraire. Le système ancien est beaucoup plus simple : quand la marchandise arrive le capitaine a gagné son fret et doit être payé. C'est en ce sens que je propose à la Conférence de trancher la question.

Herr Dr. ANTONIO VIO (Fiume). — Die Frage über welche jetzt verhandelt wird, besteht darin ob man in Art. I des Vorschlages das Wort « délivré » hineinnehmen soll oder nicht. Einer der Vorredner behauptete dass wir das Wort « délivré » weglassen sollen weil der Vertrag ausgeführt ist wenn der Kapitän die Ware in den Hafen gebracht hat. Was später geschieht soll keinen Einfluss auf die Frage der Fracht haben. Und zur Begründung dieser Ansicht hat der Vorredner ein Beispiel gegeben : wenn die Ware durch gerichtlichen Beschlag getroffen oder arrestiert wird.

Es ist aber dadurch die Frage noch nicht erledigt. Die Ware kann doch im Hafen selbst infolge eines Sturmes zu Grunde gehen. Was dann ? Hat der Rheder das Recht auf die Fracht oder nicht ? Wenn er in diesem Falle kein Recht auf die Fracht haben sollte, dann muss man unbedingt dies sagen z. B. : « wenn die Ware in den Hafen gebracht und abgeliefert wird ». Denn wenn wir diese Worte nicht hineinbringen, wird doch ein Streit entstehen jedesmal wo die Ware im Hafen zu Grunde gegangen ist.

(*Traduction orale par M. LOUIS FRANCK*).

M. Vio propose d'insérer les mots « qui ne sont pas délivrées » au lieu de « arrivées » au port de destination. Il suppose en effet que la marchandise arrive à destination mais périt au port même, par suite d'une tempête. Or, si elle périt avant la délivrance, le fret n'est pas dû. Il vaut mieux préciser.

C'est la rédaction de Hambourg et c'est la rédaction de M. Brown.

M. LYON-CAEN. — Je suis partisan de la proposition que vous à faite M. Ulrich, de constituer une commission qui pourrait se réunir dans l'après-midi, mais à une condition : c'est que vous vous soyez d'abord prononcés ici sur le principe et que la commission aura seulement à examiner la question de rédaction. Le malheur dans une discussion de ce genre c'est que nous mêlons les questions de la rédaction à la question du fond. Laissons de côté les questions de rédaction. Nous les examinerons après et nous pourrons les confier à une commission.

Il y a plusieurs questions qui se posent ici et qu'il ne faut pas confondre et elles se posent bien au sujet de l'article premier.

Il y a une première question : lorsque la marchandise périt et par suite n'est pas délivrée, le fret doit-il être dû ou non ? Nous sommes tous d'accord, je crois, pour reconnaître que tout au moins en principe quand les marchan-

dises ont péri par suite d'un cas fortuit, sans qu'il y fait faute de qui que ce soit, le fret n'est pas dû. C'est le principe sur lequel nous sommes tous d'accord. C'est primordial et remarquez bien que la question du fret de distance qu'a traitée tout à l'heure M. de Grandmaison, implique ce principe. Elle ne se pose en effet que lorsqu'on a à se demander s'il ne faut pas y faire d'exception. Lorsqu'on a posé le principe il faut examiner quelles sont les exceptions.

De toute façon laissons le plus possible de côté les questions de rédaction ; laissons-les d'autant plus de côté que nous sommes très nombreux. Je crois qu'on a les mêmes idées dans tous les pays, mais quand on est nombreux, on ne peut pas arriver à arrêter une rédaction, c'est ce qui fait que pour la rédaction, je suis partisan de la proposition de M. Ulrich.

M. GOVARE. — Je suis certain, Messieurs, que nous pourrons nous mettre d'accord sur cette proposition, mais le devoir du président est de s'en rapporter à la conférence.

Je vois des signes d'assentiment des membres et il me semble qu'il y a un courant unanime sur ce premier point. Je crois que nous sommes unanimes pour constituer dès à présent une commission de rédaction à laquelle on renverrait la question de rédaction.

M. LE PRÉSIDENT BRANDIS (Hambourg). — Pardonnez-moi si je prends encore une fois la parole. Ce ne sera que pour deux minutes.

Die Frage der Distanz-Fracht ist zweimal abgelehnt worden ; ich betrachte sie als erledigt. Auf die Bremer Konferenz ist von allen Nationen angenommen worden die Distanz-Fracht sei ausgelassen.

Aber die andere Frage ist wichtig genug. Man würde sie

gern zu Ende bringen. Wenn ich ganz gewiss bin dass die Meinung des Herrn Dr. Franck auch die der Majorität ist, will ich die gern unterschreiben ; aber ich bin eben nicht sicher ob dem wirklich so ist.

Es ist nach meiner Ansicht ein schwieriger Punkt wenn man solche Beispiele geben kann wie mit den Orangen, aber die Deutsche Commission hat den Antrag nur accep-tiert um die Frage erledigt zu sehen.

(*Verbal translation by Dr SIEVEKING*).

Mr. President Brandis said just now that he perfectly agreed with Mr. Franck in not putting this additional remark, but if we do not make this additional remark — that is the opinion of Mr Franck, and perhaps the personal opinion of Mr. Brandis too — it must be clearly understood that no freight is due when goods arrive, but do not arrive in specie That is the consequence.

Mr LOUIS FRANCK. — No, my idea is that freight is due when the goods arrive, whatever may be their state.

Dr SIEVEKING. — Even when they arrive not in specie ?

Mr LOUIS FRANCK. — Yes.

M. GOVARE. — La dicussion sur cet article est ainsi terminée et il est donc institué une commission de rédac-tion. Encore est-il nécessaire que quelqu'un prenne une initiative.

Nous avons donc l'honneur de proposer comme mem-bres de la commission de rédaction comme président, M. Taller, comme membres MM. Fromageot, Sieveking, Brown et Hennebicq.

M. TALLER. — Je m'excuse.

M. GOVARE. — Je demanderai à M. de Grandmaison d'accepter d'entrer dans cette commission et de remplacer

M. Taller ou M. Fromageot qui n'y seraient pas. (*Adhésion unanime*).

Je propose également à M. Ulrich de faire partie de la commission.

M. ULRICH. — Je veux bien.

Dr SIEVEKING. — Might I put in my place Mr. Ulrich, because first of all it is my duty to report on the proceedings of the Conference for the German Association. If I am appointed on the Commission and therefore do not take part in thee meetings of the Conference, I cannot do that.

M. ALBERT FRANKFURTER. — Is this Commission to be held about point 1, or the whole Article?

Mr LOUIS FRANCK. — No, the whole Article.

M. ALBERT FRANKFURTER. — Because I think point 1 is now pretty well absolutely accepted.

M. GOVARE. — Je passe maintenant à l'ordre du jour. D'après ce que j'ai pu comprendre, il y a trois difficultés. La première questiona été votée par acclamations. C'est l'enterrement du système proportionnel du fret de distance. Je crois qu'aujourd'hui il y a une sorte d'unanimité de la Conférence pour adopter la suppression du fret de distance.

La deuxième question, c'est la difficulté soulevée par plusieurs membres. Faut-il remplacer le mot « arrivée » par le mot « délivrée » ou en anglais « tendered for delivery », selon l'amendement de M. Brown? Je pose la question dans les termes précis que voici : acceptez-vous

la rédaction telle qu'elle existe actuellement et qui contient le mot « arrivé »? Si vous répondez oui, vous acceptez la rédaction « port de destination » si vous répondez non, vous votez pour l'adjonction de « délivrée ».

M. FRANCK. — La première partie de l'amendement de M. Brown est : « les marchandises qui ne sont pas délivrées ou offertes à la délivraison ».

M. GOVARE. — C'est une question de texte. Je crois que M. de Grandmaison a posé, tout à l'heure, très nettement la question en disant qu'il peut très bien se faire qu'une marchandise arrive au port de destination et que le transporteur ait accompli la totalité de son obligation et puis, sans faute de sa part, par des circonstances indépendantes de sa volonté, que la marchandise ne puisse pas être délivrée.

Je vous demande donc : acceptez-vous « arrivée » ou bien voulez-vous le mot « délivrée »?

M. FRANCK. — Messieurs, je demande la parole sur la manière dont la question est posée. Il est utile de s'entendre.

La Commission de Londres, quand elle a inséré dans le texte « *marchandise qui n'arrive pas à destination* » a eu en vue la délivrance de la marchandise. Il n'est jamais entré dans notre pensée qu'au début même de notre proposition nous pourrions nous mettre en contradiction avec nous-mêmes. Quelle est, en effet, la base du système? C'est que l'exécution du contrat est indivisible entre parties et quand j'ai traité avec un armateur pour prendre des marchandises à New-York et les délivrer à Anvers, il n'a rien fait s'il ne remplit pas son obligation jusqu'au bout. C'est cette idée-là qui comporte la suppression du fret de distance.

Or, parmi les obligations du capitaine se trouve la délivrance et jusqu'à ce qu'il l'ait accomplie, le capitaine n'a pas droit à un centime.

M. ALBERT FRANKFURTER. — Gentlemen, I think we all agree on one point, that it is not sufficient that the steamer has brought the cargo into port. There is a great difference between delivery and discharge. After discharge months may pass before the goods are really delivered to the receiver, while « discharge » means that a ship has accomplished her contract. I think you must say « discharged » but not « delivered ». We know that we discharge the cargo, and that we have fulfilled our contract — the bill-of-lading contract. Then the cargo is put into warehouses, and it is kept there for weeks, not to say for months, and we are not responsible as owners during the storing of the cargo. That is what I say. I have discharged my cargo, have delivered my cargo, because I have got the Bill-of-Lading.

M. FREDERICK M. BROWN. — The view expressed by the last speaker was intended to be included in my amendment — « tendered for delivery ».

M. LANGLOIS. — Je trouve qu'il est absolument nécessaire d'être précis sur ce point. De grandes difficultés se présentent régulièrement entre le débarquement, la délivraison et l'enlèvement. Il est évident que si nous ne sommes pas plus clairs, nous n'aurons rien de bon. Je ne vais pas entrer dans des détails, mais il y a des circonstances nombreuses où la marchandise reste dans le navire. Je dirais donc à la fin de notre article « débarquées au port de destination ».

M. FRANCK. — Il me paraît impossible d'abandonner des principes absolument essentiels. L'exécution du contrat est réglée par les principes généraux du droit et vous ne devez pas vouloir y apporter des modifications. Pour que le capitaine ait accompli ses obligations, il faut qu'il ait délivré ses marchandises. La question de savoir si, dans certains cas, le débarquement pourrait être une délivraison ne rentre pas dans le cadre de cette discussion. Mais tant que le capitaine n'a pas délivré il n'a rien fait. Le débarquement seul ne peut suffire et la Commission de Londres n'a jamais eu l'intention de vous proposer quelque chose d'autre que cela. Si le texte donne lieu à malentendu, c'est le texte qui a tort, mais la Commission de Londres a bien voulu dire qu'aucun fret n'est dû pour les marchandises qui ne sont pas délivrées au port de destination.

M. GOVARE. — Je vais poser la question dans les termes suivants : « à l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour les marchandises qui ne sont pas *délivrées à destination* ».

M. BERREAU-VILLERS. — Je m'excuse de proposer un nouveau texte; cependant j'estime qu'il est nécessaire. Vous proposez « délivrées », d'autres membres ont proposé « arrivées ». Moi, je propose de dire « *mises à la disposition de...* ».

On dit que le capitaine n'a rempli ses obligations que lorsqu'il a délivré les marchandises, mais il ne dépend pas toujours de lui de délivrer. Il arrive avec sa cargaison ; il la met à la disposition des destinataires et puis il peut se présenter des circonstances indépendantes de sa volonté par suite desquelles il n'est pas pris réception. S'il a mis à la disposition des réceptionnaires, il a rempli ses obliga-

tions et il convient donc que nous mettions cela dans le texte.

Mr. JOHAN HANSEN (Copenhague). — Mr. President and gentlemen, will you allow me to say just a few words on this subject? I cannot return to what has already been discussed : I would like to have spoken on it ; but as the Commission is appointed for this afternoon there perhaps will be an opportunity for it. But with regard to the question of « arrived » and « delivered » I think, and would strongly recommend, that we stick to what has been proposed from London. I think it has not been done without great thought over the matter. I think one of the difficulties is that you make a distinction between steamer's arrival and goods' arrival. I think the goods have arrived, and been delivered, if you put it in this way here : « arrived ». The steamer is one thing, but when the goods come to Havre, Dunkirk, or anywhere in the sense that is said here it means simply delivered, and by altering it to « delivered » we bring in a very dangerous question, a question which is sure to cause a lot of trouble, whereas now the rule is perfectly clear as it stands in every respect. I recommend strongly that we do not depart from it, because in a question of an international character like this it is necessary to have a little wide scope. If we bring in this very difficult question of delivery I think we are out in the high waves, and it may cause us a lot of trouble. I would recommend strongly that we leave the word « arrived » as it is put in here ; and I am sure that it has been the opinion of the gentlemen who have drafted this that it should mean the goods delivered. They have in fact been delivered through their arrival at the port.

M.GOVARE. — Nous sommes donc en présence de trois systèmes. Nous avons l'amendement de M. Brown qui dit

nettement « délivrées » ; le texte anglais de la commission « qui n'arrivent pas » et nous avons la proposition intermédiaire de M. Berreau-Villers qui dit ni arrivées ni délivrées mais « mises à la disposition ».

Je mets aux voix la proposition de M. Brown : « *qui ne sont pas délivrées au port de destination.* »

M. FRANCK. — M. Brown dit aussi qu'il est d'accord pour « *présentées à la délivrance* » c.-à-d. « tendered for delivery ».

M. GOVARE. — Alors on pourrait adopter cette proposition, me semble-t-il ?

M. VAN PEBORGH. — Ne pourriez-vous accorder trois minutes de suspension ?

(*La séance est suspendue pendant cinq minutes.*)

(*The session interrupted for five minutes.*)

M. GOVARE. — Je mets aux voix le texte ci-après : « *qui ne sont pas délivrées ou au moins présentées à la délivraison au port de destination.* »

Je pense que nous serons d'accord. La Commission de rédaction mettra cela dans un langage plus élégant.

Y-a-t-il une nation qui se prononce contre la proposition ? (*Adhésion*).

Reste enfin la dernière question. Nous ne pouvons l'abandonner : s'il faut, comme le demande la délégation allemande, que la question de « *in specie* » figure dans l'article 1 alors que d'après la Commission de Londres il n'y a pas lieu d'en parler. Faut-il mettre cela dans l'article 1 ou dans l'article 2 comme cela s'y trouve actuellement ? Les raisons de M. Brandis m'ont convaincu. Je pense que

si vous faites mention de « *in specie* », ce doit être dans l'article 1.

Je consulte la Conférence d'une façon générale sur ce seul point. Voulez-vous voter tout de suite ou remettre cela à cet après-midi ?

(*Le vote est remis. — The vote is adjourned.*)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
AFTERNOON SITTING

La séance est reprise à 3 heures sous la présidence de M. PAUL GOVARE.

The Conference resumed its labours at 3 p.m., M. PAUL GOVARE in the chair.

M. PAUL GOVARE. — Nous allons reprendre le cours de nos discussions. Nous avons voté la suppression du « fret de distance ». Nous avons également réglé la rédaction en ce qui concerne le mot « arrivent » dans l'article 1. Nous arrivons à la troisième difficulté qui consiste à savoir s'il faut viser dans l'article 1 le cas où la marchandise arrive à destination mais dans un état tel qu'elle a perdu son essence, son caractère propre et que, pour ainsi dire, elle soit devenue une autre marchandise.

M. SMEESTERS. — Je crois qu'effectivement c'est une question d'ordre et de méthode. La question soumise à la conférence par l'amendement de l'Association allemande tombe sous l'application de l'article 1 qui vise tous les cas où le fret n'est pas dû tandis que l'article 2 vise le cas

où le fret est dû. Or, l'amendement de l'Association allemande a précisément pour but d'arriver à dispenser du paiement du fret le chargeur dont la marchandise est arrivée dans un état d'avarie grave au point qu'elle soit devenue autre chose. Cela ne rentre donc pas du tout dans la catégorie des exceptions prévues à l'article 2.

M. GOVARE. — C'est une dérogation à l'article 1 et puisque l'article 2 ne contient que des dérogations à l'article 1 rien ne nous empêche de l'y ajouter.

M. SMEESTERS. — Pour ma part j'ajoute, Monsieur le Président, que je suis adversaire de cet amendement pour trois considérations qui me paraissent décisives, et je suis persuadé que nos amis allemands s'inclineront.

Tout d'abord, une considération générale : c'est que la règle posée par l'article 1 en principe fondamental est tellement claire, logique et simple qu'il ne faut en quelque sorte y toucher que s'il y a un intérêt considérable à y apporter une dérogation. La règle est celle-ci : la marchandise arrive : le fret est dû ; elle n'arrive pas : le fret n'est pas dû. On veut maintenant apporter un tempérament à cette règle. Pour une raison préliminaire, je crois que nous ne devons pas toucher à cette règle qui est très simple et qui devrait être respectée en principe. On n'y toucherait que s'il y a un avantage considérable. Or, loin de trouver des avantages il y a, tout d'abord, un très grand inconvenient à dire « le fret ne sera pas dû pour une marchandise qui arrive si son état d'avarie est plus ou moins grave ». Il est évident que chaque cas donnera lieu à une expertise sur le point de savoir si l'avarie est suffisamment grave pour dire que la marchandise n'existe plus « *in specie* ».

Il y aura donc expertise dans chaque cas et Dieu sait si

les expertises sont des boîtes à surprise. Nous, avocats, nous prêchons contre notre chapelle, mais nous devons cependant essayer de trouver une solution claire qui évite des contestations d'autant plus que sur ce texte même, il y a bien des controverses puisque les auteurs ne sont pas même d'accord sur la signification de « *in specie* ».

D'après les uns, cela affecte la valeur de la marchandise; d'après autres, c'est une question purement objective. La question est donc controversée entre les auteurs de l'amendement. Non seulement l'amendement présente de graves inconvénients, mais je ne vois pas l'intérêt de cet amendement. A-t-il un avantage? et pour qui? Certainement pas pour les armateurs puisque c'est un cas dans lequel on leur refuse le fret. Pour le chargeur? Ou bien l'avarie est due à la faute du capitaine et alors il aura son action en dommages-intérêts contre le capitaine, ou bien les avaries proviennent d'une fortune de mer et alors véritablement pourquoi faut-il priver l'armateur du fret?

Et j'ajoute que le cas que l'on veut viser où l'avarie provient véritablement d'une fortune de mer est extrêmement rare. Il faudra reconnaître que le plus souvent l'avarie proviendra nécessairement du vice propre de la chose. On a parlé d'une cargaison d'oranges. Or, ces cargaisons de fruits sont extrêmement dangereuses par leur nature même. Mais s'il s'agit de fers, de grains, de minerai, de machines, quand pourra-t-on dire que la substance sera tellement altérée que cela n'est plus du fer, du grain ou du minerai?

Ces marchandises seront peut-être avariées, mais il n'est pas question de supprimer le paiement du fret lorsqu'il y a une avarie quelconque. On est d'accord sur ce point. Je crois donc que l'amendement présente des inconvénients tellement graves que nous devons le repousser et j'attends qu'on démontre quelle est l'utilité de cet amendement pour qu'on doive insister.

HERR PRÆSIDENT BRANDIS (Hamburg). — Um die Auffassung zu verhindern die von Lord Kennedy in Bremen geäussert ist, dass Orangen keine Fracht zu zahlen haben wenn sie nicht mehr geniessbar sind, ist unser Antrag gemacht. Wenn wir darüber einig sind was mit den Worten «in specie» gemeint ist und wenn die Konferenz dies durch ein Votum genau feststellt dann ist der Deutsche Antrag überflüssig.

(*Traduction orale par M. LOUIS FRANCK*)

M. le Président Brandis déclare que la délégation allemande est d'accord avec M. Smeesters, si on propose l'amendement dont s'agit pour que la Conférence ait l'occasion de trancher la question et de consacrer par un vote ce qu'elle entend par non-arrivée de la marchandise et ce qu'elle entend par le cas où la marchandise arrive dans un état gravement avarié de sorte qu'elle n'existe plus in specie.

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, I think that the rule which has been proposed by the German Commission is far more logical, and far more advantageous, and far more just, than the opposite rule, in other words the rule which exonerates from the payment of freight the owner of cargo which has not arrived in specie, the material of which cargo however has arrived, for instance, if a cargo of bricks arrives merely as brick dust, or a cargo of oranges arrives merely as fruit pulp.

The reasons why I regard that rule as preferable I will divide into two parts. In the first place this Conference has now adopted as its underlying principle the rule that freight shall become due when the carrier has not simply attempted to perform his obligation, but has performed it — when he has carried the goods to destination, not when he has endeavoured to do so. What difference can there be in reason or logic between the case in which a vessel has been overtaken by a marine peril, and has been entirely

lost, or her cargo has been entirely destroyed, and washed overboard, and the case in which a vessel has been overtaken by a marine peril, and the cargo has been reduced to something entirely different in specie — has been reduced to dust instead of being bricks, has been reduced to pulp instead of being oranges? I submit there is absolutely no difference in principle, and that if this Conference shall adopt, as I understand it has adopted, the working principle that the carrier must perform the thing he has contracted to do in order to earn freight, then this Conference should logically go so far as to adopt the rule of law as it now exists in England and America, and make freight payable only in the case in which goods arrive in specie, that is to say the case in which the carrier has carried bricks to destination, and not brick dust, the obligation of the Bill of Lading being always, of course, to carry bricks.

In the second place I submit that aside from the question of consistency and harmony, to which I have already addressed myself, the question of sound public policy should also be somewhat considered. When an owner of merchandise embarks the same on board a vessel he loses all control over it, and the ship's officers and crew may do with it what they like. Their acts are not subject to the cargo-owner's supervision in general. There may be in exceptional cases a supercargo to represent the cargo, owner; but that is a rare exception. It often happens that the answer to the question whether a perishable cargo shall arrive in good merchantable condition or not depends upon whether or not the officers of the vessel have given it proper ventilation, or have dunnaged it properly. It would therefore be an incentive to the shipowner, if the rule which I advocate were adopted, to perform his obligation zealously and scrupulously towards the cargo-owner. You may say that a want of proper ventilation, a

want of proper care or custody on the voyage, is something that should be dealt with on other general legal principles, and that the carrier should be held liable in full damages if he fails to perform his obligation in that regard. Nevertheless that reasoning is inadequate as a general solution of the problem for the reason that the cargo-owner is seldom in a position to ascertain or check the acts of the officers and crew upon the voyage. He is therefore in a very large proportion of cases unable to establish the facts, without which the right of compensation that is really his is of no value. Therefore in a case of any doubt the risk of what happens to the cargo during the voyage should fall upon the shipowner and not upon the cargo-owner.

I submit therefore that the rule should here be adopted that freight should not be due or payable unless the merchandise arrive in specie. I have found it impracticable to reduce my idea to more exact language than saying «in specie». I shall not discuss the meaning of those words further than to suggest that they have received a legal interpretation from our Courts, and that we probably cannot do better than to express our ideas in those words.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Brown estime que nous devrions poser ce principe général que le fret est dû sur la marchandise arrivant «in specie» à destination. Si un chargement de briques à destination se trouve être de la poussière au lieu de briques, le transporteur n'a pas accompli le contrat puisqu'il n'a pas délivré des briques, mais de la poussière. Le grand avantage que M. Brown voit dans l'établissement de pareille règle c'est d'inciter le capitaine et l'équipage à prendre bien soin de la cargaison. Il dit qu'en général ce genre d'avarie ne peut provenir que de faute ou de manque de soins.

M. LYON-CAEN (Paris). — Après tout, là n'est pas la question principale. Cette question est relative à des dispositions qui se trouvent dans presque toutes les lois,

notamment dans le code de commerce allemand et dans le code de commerce français.

Au sujet des liquides, il est sans doute admis comme principe général dans le code de commerce allemand et français que le fret est dû entièrement quand la marchandise arrive à destination, eût-elle subi les détériorations les plus graves. Cependant, notamment ces deux codes, que je prends à titre d'exemple, admettent que lorsqu'il s'agit de futailles, tonneaux contenant des liquides, vins ou huiles qui ont tellement coulé que les récipients sont vides ou presque vides, les récipients peuvent être abandonnés pour le fret. On n'a pas besoin de payer le fret en argent comme on fait d'ordinaire.

Ce que je voudrais savoir, c'est si les personnes qui estiment qu'il faut s'en tenir à la règle suivant laquelle dès l'instant où la marchandise arrive en quelque état que ce soit, le fret est dû, entendent qu'on doit supprimer des législations les dispositions spéciales que je viens de citer en ce qui concerne les liquides ou si ces personnes estiment que ces exceptions demeurent toujours réservées.

M. LOUIS FRANCK. — Je crois que l'exception est plus apparente que réelle car on considère que ce qui se transporte dans des fûts de vins c'est du vin et non du bois et si ces fûts arrivent vides, la marchandise n'arrive pas. Il me paraît qu'il n'y a pas d'inconvénient à adopter une règle générale à ce sujet.

Dr. SIEVEKING. — I only want to point out to Mr. Brown that he suffers from a misconception of our idea. We do not want the distinction of arriving in specie, or not in specie. We reject this distinction. That is what I meant. Therefore what you propose is a second amendment. That is what I wanted to say.

M. BASILIO (Trieste). — Je veux dire seulement deux mots.

La Societa austriaca di Diritto Marittimo e in generale uniformata a quanto ha proposto la Societa germanica. Su questo primo punto che tratta del nolo, ha trovato potere approbare l'aggiunta proposta dalla Societa Germanica al Comitato di Hamburgho; ma ritiene necessario di fare un' aggiunta speciale e cioè che la merce puo arrivare a destino avariata totalmente, ma conservando pero un valore commerciale. Dunque ha proposto la nostra Associazione di aggiungere all' aggiunta proposta della Societa Germanica :

“ Che il nolo sarà dovuto se la merce sebbene alterata nella sua natura primitiva, abbia conservato un valore commerciale, e questo nolo sarà dovuto alla concorrenza della sua valore ».

Io credo che in poche parole, ho spiegato l'opinione della nostra Associazione.

(*Traduction orale par M. LOUIS FRANCK*)

M. Basilio au nom de la Société Autrichienne de droit maritime, présente un sous-amendement à l'amendement allemand.

L'Association autrichienne est en principe d'accord sur l'adjonction que la marchandise devra arriver in specie ; mais elle suppose que la marchandise, tout en ayant perdu sa nature propre, conserve cependant une certaine valeur commerciale, et elle trouverait injuste que dans ce cas aucun fret ne soit dû. Elle propose donc comme sous-amendement :

“ Le fret sera dû même si la marchandise est altérée jusqu'au point de perdre sa nature mais a cependant conservé une valeur réalisable et le fret sera dès lors dû à concurrence de cette valeur. »

M. GOVARE, président. — La question est donc fort simple : la commission de Londres dit que chaque fois que la marchandise arrive à destination, le fret est dû, et que quand elle n'arrive pas le fret n'est pas dû. Il y avait un amendement de la délégation allemande qui est retiré. Il

est repris sous une autre forme par la délégation américaine, et son représentant M. Brown vous demande d'ajouter au texte le mot « in specie ».

L'article deviendrait donc « où la marchandise est délivrée ou mise à la disposition in specie ». Je ne sais comment traduire cela en français, mais tout le monde le comprend. Si cet amendement était rejeté toute la question tombe. Si au contraire il est admis, je soumettrai à l'assemblée un sous-amendement de l'Association autrichienne qui n'a plus de raison d'être si l'amendement Brown n'est pas admis.

Je crois qu'il sera indispensable de faire l'appel par pays. Je prie donc les membres des associations nationales de se consulter pendant les cinq minutes de suspension que j'accorde.

(*La séance est suspendue pendant cinq minutes*).

(*The session interrupted for five minutes*).

M. SIEVEKING. — Le vote se fait-il par appel des noms ?

M. GOVARE. — Non, les membres ont eu le temps de se consulter. Par conséquent j'appelle les pays.

(*Après le vote. — After the vote*).

L'amendement est rejeté. Il n'y a donc plus lieu de voter sur l'amendement autrichien.

* * *

Nous passons à l'article 2. Il est ainsi conçu :

2. — Toutefois le fret sera 2. — Freight however is dû dans les cas suivants : due in the following cases:

a) Lorsque le transporteur a) Where the carrier has a été empêché de transporter been prevented from car-

les marchandises à leur destination par le fait, la négligence ou la faute du chargeur, de ses commettants ou de ses agents autorisés à agir en son nom;

b) Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur mauvais état au temps du chargement ou à raison de leur nature, à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident;

c) Lorsque des marchandises prohibées (illegal) ou des marchandises d'une nature dangereuse ont été chargées sans qu'il ait été donné connaissance de leur nature à l'armateur et qu'elles ont été nécessairement détruites pendant le voyage pour sauver soit le navire, soit la cargaison à bord;

d) Lorsque les marchandises n'arrivent pas au port de destination, mais que le propriétaire de la marchandise soit en droit de réclamer du transporteur leur valeur de marché au port de destination;

e) Lorsque les marchandises sont nécessairement vendues en cours de voyage

rying the goods to their destination by the act neglect or default of the Shipper, his principals or his agents authorised to act on his behalf;

b) Where the goods have perished by reason of their defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature provided no accident was the primary cause of loss;

c) Where illegal goods or goods of a dangerous nature have been shipped without notice to the Shipowner of their nature and have been necessarily destroyed during the voyage in order to save either the ship or other cargo on board.

d) Where goods do not arrive at the port of destination but the cargo-owner is entitled to claim from the carrier their market-value at the port of destination;

e) Where goods are necessarily sold in the course of the voyage on account of

à raison de leur état d'avarie, their damaged condition, que cet état provienne de whether the same arises leur nature ou vice propre, from their nature or inherent ou d'une fortune de mer, à vice or from a peril of the condition que les marchan- sea, provided the goods were dises aient été à ce moment then in a condition to have dans un état qui leur permit reached the port of destination d'atteindre le port de destina- in specie.

tion « in specie ».

Herr R. ULRICH (Berlin). — Nach meiner persönlichen Meinung, meine Herren, sollten wir uns mit dieser Frage überhaupt nicht beschäftigen. Wenn in einem Vertrage, welcher er auch sein möge, die Gegenpartei gehindert wird den Vertrag zu erfüllen, und wenn ein Verschulden vorliegt, so regelt sich die Frage nach den allgemeinen Prinzipien des Rechtes, resp. nach dem bürgerlichen Rechte.

Die Frage wird noch kompliziert dadurch dass man hinzufügt dass man für seine Leute haften soll (« pour ses préposés »). Dieses ist bestritten und in den Gesetzen ganz verschieden behandelt.

Ich würde der Meinung sein dass es sich für uns empfiehlt nicht weiter daraufhin zu gehen, sondern die Sache auf sich zu lassen, wie sie in Wirklichkeit vorkommend entschieden wird nach den allgemeinen oder bürgerlichen Gesetzbestimmungen. Sie wissen dass das Comité Maritime ohnehin ausgeht von dem Standpunkt dass man die Fragen soviel wie möglich auf sich discutieren soll. Wir beschäftigen uns später bei Art. 9 noch mit der Frage inwiefern der Rheder, resp. der Verfrachter, wenn ihn ein Verschulden trifft, haftet; diese Frage berührt aber einen anderen Rechtsgrund, die Haftung *ex recepto* von dem was der Rheder empfangen hat. Wenn mich ein Verschulden trifft, so kommt es nicht darauf an ob ich Fracht zu

zahlen habe, aber da bin ich verantwortlich für den daraus entstandenen Schaden.

Ich glaube wir werden gut tun wenn wir diese Fragen absetzen, sie nicht hier erledigen, sondern die Entscheidung den Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches überlassen.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Ulrich est d'avis qu'il faudrait s'en tenir aux principes généraux du droit. La partie en faute devra rembourser à titre de dommages-intérêts les frais de l'autre partie faits par suite de la non-exécution du contrat.

De même en ce qui concerne la faute des agents, cette question devrait être réglée par l'article du Code civil concernant la responsabilité pour les fautes des préposés.

M. GOVARE. — Si je comprends bien, dans le cas de faute du chargeur, si la marchandise n'arrive pas à destination, il ne serait pas dû de fret. Ce serait l'application de l'article I, puisque la marchandise n'arriverait pas, mais par contre le transporteur aurait une action en dommages-intérêts pour violation des obligations contractuelles contre ce même chargeur et trouverait, à titre de dommages-intérêts, ce qu'il n'aurait pas comme fret.

M. SMEESTERS. — En dehors d'autres dommages-intérêts.

M. BERLINGIERI. — Il me paraît qu'il peut y avoir une contradiction entre ce qui est stipulé dans cette lettre *a)* de l'article 2 et ce qui est dit à l'article 8, lorsque le transporteur a été empêché de transporter les marchandises à leur destination par le fait de la négligence ou de la faute du chargeur.

En effet supposez le cas où le chargeur renonce au transport avant que le voyage n'ait commencé et qu'il

retire ses marchandises ; dans ce cas, il doit payer le demi-fret. Pourtant c'est le fait du chargeur qui empêche de transporter. Voilà donc un cas où il doit non pas le fret entier, mais le demi-fret.

Il me paraît qu'il y a contradiction entre cette disposition et l'article 8. On pourrait dire « qui est empêché de transporter par une faute ou une négligence », c'est-à-dire que la marchandise ne peut arriver à destination à cause d'une faute, mais le fait suppose le cas que le chargeur retire les marchandises avant que le voyage n'ait commencé. Et alors il ne paie que le demi-fret.

M. GOVARE. --- L'observation de M. Berlingieri est très intéressante, mais ne vient pas à sa place.

M. BERLINGIERI. — Je critique les mots « par le fait ». Il suffit de supprimer ces mots.

Mr. ALBERT FRANKFURTER. — I think, Gentlemen, that we can quite agree with what Mr. Ulrich has said about the exceptions of payment of freight, but if we say in Article 1 that excepting the hereinafter mentioned cases no freight is to be paid, I think we must absolutely leave n° 2 a), where it says : « Where the carrier has been prevented from carrying the goods to their destination by the act, neglect, or default of the shipper, his principals, or his agents, authorized to act on his behalf. » We do not know what it will be, but this is an exception when the freight is due. It may be, let us say, that he has put dynamite, or whatever it is, into the cargo, and something has happened through the neglect of the shipper. Then there is no claim of the part of the receiver, but the Owner is absolutely in the right to ask the freight for it. Therefore if we state in art. 1 the case when freight is not due, and

we come to the exceptions, we must absolutely state under art. 2 this paragraph. It would be a want in the arrangement, or in the law, if this were left out.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Frankfurter dit que puisqu'en tout cas il faut maintenir des exceptions à la règle générale et qu'on dira que le fret n'est pas dû en cas de vice propre, il faut absolument maintenir le paragraphe a) de l'article 2, c'est-à-dire, le cas où la marchandise n'arrive pas à destination par la faute du chargeur.

M. ASSER. — Je crois qu'il faut ajouter dans l'article 2 a) quelques mots à la suite de la résolution de principe qui a été prise en ce qui concerne l'article 1.

Il a été dit à l'article 1 « arrivées ou délivrées à destination »; par conséquent il faut ajouter à l'article 2 a) : « lorsqu'il a été empêché de transporter ou de délivrer par la faute du chargeur *ou du destinataire*. »

M. GOVARE. — Messieurs, j'ai le sentiment que nous perdons un peu notre temps car d'après ce que je viens d'entendre exprimer par les différents orateurs, tout le monde est d'accord sur le fond.

Si le transporteur est empêché de délivrer la marchandise à destination par la faute du chargeur, il y a lieu de maintenir la créance du transporteur.

Dans ces conditions, ne croyez-vous pas que nous pourrions, pour aller plus vite, passer au paragraphe suivant en réservant la question de rédaction ?

Je proposerai à la fin de nos débats, de mettre à côté l'une de l'autre les décisions de principe et de nommer une commission qui aura pour mission de coordonner toutes ces décisions, de les changer de place et de les présenter sous un nouveau texte.

M. FRANCK. — M. Ulrich se déclare d'accord. Il reste donc l'observation de M. Berlingieri.

M. B. MOREL. — Je crois, à la suite des discussions que nous venons d'entendre, qu'il serait plus simple et plus logique de supprimer complètement ce paragraphe *a)* parce que, je vous l'avoue, je cherche en vain l'application pratique de ce paragraphe. Je me demande quelle est l'hypothèse que l'on peut viser où la marchandise une fois chargée ne serait pas livrée par le fait ou la faute du chargeur.

M. FRANCK. — Le cas d'une fraude de douane, par exemple.

M. MOREL. — Mais une fois la marchandise chargée, je ne comprendrais pas cette fraude.

M. FRANCK. — Je veux dire, le cas par exemple où la douane vient à bord et constate que des marchandises sont fraudées; ou bien encore le cas d'emballage insuffisant.

M. MOREL. — Dans ce cas, le capitaine sera responsable pour avoir accepté un emballage insuffisant. Mais une fois la marchandise mise à bord, je ne vois pas comment il pourrait ne pas la transporter par la faute du chargeur. Le chargeur n'a aucun droit quelconque sur la marchandise qu'il ne possède plus, mais dont le capitaine est responsable. Supprimez donc l'article *a)* et ne vous préoccupiez que des cas où la marchandise n'est pas délivrée pour vice propre ou à raison d'autres circonstances.

M. FRANCK. — Un grand diplomate français, Talleyrand, avait l'habitude de dire « les choses qui vont sans dire, vont mieux encore en les disant ». Pour une législa-

tion internationale le précepte vaut d'être retenu. Or, vous commencez dans l'article I par poser en règle générale qu'aucun fret n'est dû lorsque la marchandise n'est pas délivrée et remise à destination. Il faut donc nécessairement dans l'article 2 viser tous les cas où le fret sera dû par dérogation au principe général antérieurement affirmé et j'imagine que le cas que vous citiez tout à l'heure peut parfaitement se présenter. Je vous signale, par exemple, une déclaration en douane, un connaissance mal rédigé, une marchandise mal déclarée. Ce sont des marchandises parfaitement légales ; le capitaine les a prises à bord. La douane les fait arrêter. Vous voyez donc que la disposition n'est pas inutile. Mais je crois que nous devons donner satisfaction à M. Berlingieri en mettant simplement « par la faute du chargeur », puisque la faute comprend tous les cas de contravention.

M. GOVARE. — Je suppose que personne ne voit d'inconvénient à supprimer le mot « fait ».

M. LYON-CAEN. — On entend également désigner les agents, les commissionnaires ?

M. GOVARE, président. — Non, il arrive qu'un chargeur n'est que le mandataire et alors il est possible que la faute ne soit pas personnelle à lui, mais résulte des ordres reçus de l'intérieur.

M. SMEESTERS. — Il faut dire « ou de ses préposés ».

M. GOVARE. — C'est une question de rédaction.
Nous passons au paragraphe b) :

b) Lorsque les marchan- b) Where the goods have
dises ont péri à raison de perished by reason of their

leur mauvais état au temps du chargement ou à raison de leur nature, à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident.

defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature provided no accident was the primary cause of loss.

Mr FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, it seems to me that although there should be no freight payable if the goods have been entirely lost on the voyage owing to a *force majeure*, or a peril of the sea, the shipowner should be entitled to his freight if the goods would have reached destination in specie notwithstanding the happening of the accident, had the shipper packed them properly or otherwise performed his duty. Therefore the last words here « by reason of their nature, provided no accident was the primary cause of loss » should be omitted as unnecessary and possibly misleading. I therefore move, Sir, that we amend subdivision b) of the second Article by omitting entirely therefrom the words that I have just read.

Mr. RUDOLF LAZARUS. — Have you got the German proposition ?

Mr. FREDERICK M. BROWN. — The German proposition asks that these words be omitted : « provided no accident was the primary cause of loss ». To that, I agree. The difference between my amendment and that proposed by the delegates from Germany is that I propose to omit also in addition thereto the words « by reason of their nature ». Upon that subject I was about to say this.

It seems to me that where goods that are of a perishable nature, known in advance as such to both parties-known to be perishable by the shipowner as well as by the cargo-owner — are put on board a ship, and where the shipowner

exacts no contractual provision on the subject, the hazard that they may become of no value, be entirely destroyed upon the voyage, is a hazard that should be divided between the two parties to the joint adventure, the ship-owner and the cargo-owner, the shipowner losing his freight, and the cargo-owner losing the value of the cargo. The shipowner, of course, can always protect himself by contract, if he thinks fit, by providing that the freight shall be payable in advance, or payable notwithstanding the perishing of the goods on the voyage.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Brown non seulement se rallie à l'amendement de la délégation allemande et demande la suppression des mots « à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident » mais demande également la suppression des mots « ou à raison de leur nature ».

M. BRANDIS. — La proposition allemande ne va pas aussi loin que la proposition de M. Brown.

M. ALBERT FRANKFURTER. — We have accepted the German proposal, but I think that it would certainly be most unjust to go any further. The owner of the cargo knows very well what he is shipping ; the owner of the ship does not know what he is receiving ; so it would be, I think, at least unjust to put this further load upon him ; and I shall have to vote against it.

* * *

La délégation autrichienne est d'avis d'accepter les amendements proposés mais elle ne peut pas accepter l'amendement proposé par M. Brown parce qu'il va beaucoup trop loin. L'armateur ne sait pas quand il prend la marchandise à bord, dans quel état elle se trouve.

M. DE GRANDMAISON. — Si j'ai demandé la parole, c'est plutôt pour demander une explication sur l'amendement qui vous est soumis, que pour faire un discours.

D'après ce que je crois comprendre l'amendement de M. Brown tend à supprimer dans le paragraphe b) toute la dernière partie. Il entend supprimer de même le membre de phrase où il est question de vice propre ou de la nature de la marchandise. Cela me paraît être une charge naturelle de la marchandise. Sur qui doit peser cette charge ? Sur le propriétaire : *res perit domino*. Je charge moi, capitaine, une marchandise qui en apparence est en bon état et je trouve plus tard que cette marchandise est entachée de vice propre et vous voulez que je sois responsable ? J'ai pris la marchandise telle quelle. Il me faut mon fret et si la marchandise est perdue, c'est le propriétaire, le chargeur, qui en est responsable. S'il n'a pas connu lui-même le vice propre, il n'en est pas moins vrai que c'est sur lui et non sur moi que doit peser la perte. Mais il serait éminemment injuste de la faire peser sur le navire. .

M. BERLINGIERI. — C'est plutôt une question de rédaction. Je trouve qu'il faut faire une différence entre le vice propre et la nature d'une chose.

M. LYON-CAEN. — Non, parce que sous le nom de vice propre nous comprenons non seulement les défauts de la chose, mais également la nature.

Herr R. ULRICH (Berlin). — Meine Herren, die Frage um welche es sich jetzt handelt ist eine sehr wichtige Prinzipsfrage, nämlich diese : soll der Befrachter die Folgen tragen wenn er eine Ware liefert, die sich nicht zum Transport eignet ?

Ich bin der Meinung die Folgen hat ausschliesslich der Befrachter zu tragen. Es folgt aus dem Wesen des Frachtvertrages. Der Rheder kann erwarten dass er in die Lage gesetzt wird durch den Befrachter seinen Vertrag zu erfüllen, bedingungslos, ohne Einschränkung. In einem späteren Artikel ist gesagt worden « pour les marchandises illégales et dangereuses », der Befrachter solle die Fracht nicht zu zahlen haben wenn er die Beschaffenheit der Ware angezeigt hat. Das ist unbillig ; man kann nicht verlangen dass der Rheder die Ware prüft, der Verfrachter kann also nichts dafür dass die Ware wegen ihrer Beschaffenheit verloren geht, sondern der Befrachter, auch daher soll dieser die Folgen tragen.

Ich würde daher der Meinung sein dass wir diesen nächsten Punkt hiermit hineinziehen und die Frage jetzt allgemein discutieren : soll der Befrachter den Schaden zu tragen haben wenn er eine Ware liefert die beschädigt ist oder die nach ihrer Natur gefährlich oder ungesetzlich ist? In allen diesen Fällen bin ich der Meinung dass der Befrachter allein die Folgen zu tragen hat.

Ich würde bitten dass der Herr Präsident gestatte dass wir vielleicht die Frage dieser besonderen Beschaffenheit zusammenfassen und darüber einen allgemeinen Beschluss nehmen ob es der Befrachter sein soll oder der Verfrachter der die Folgen trägt.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Ulrich dit que la question que nous discutons n'est pas une question de forme, mais de principe qui revient à ceci : qui de l'affréteur ou du fréteur doit supporter la perte du fret lorsque la marchandise ne convient pas au transport? Si on divise la question, la perte de fret incombe-t-elle à l'affréteur lorsqu'il s'agit 1^o de marchandises endommagées au moment du chargement, 2^o de marchandises avariées en cours de route par leur nature, 3^o de marchandises dangereuses, 4^o de marchandises illégales.

Herr C. EDZARD (Bremen). — Es würde an sich nicht angehen dass wir beide Fragen zusammen behandeln; aber ich möchte Herrn Ulrich darauf aufmerksam machen dass beide Paragraphen etwas ganz Verschiedenes zum Zweck haben. Par. b) spricht von dem Falle wo die Güter verloren gegangen sind lediglich ihrer Beschaffenheit zu Folge. Par. c) aber spricht davon wo ein Eingreifen des Schiffers vorliegt um eine Ware zu entfernen die nicht bloss die Ladung, sondern auch das Schiff bedroht; hier handelt also der Schiffer um das Schiff und die Ladung zu retten; und deswegen müssen die beiden Fälle ganz verschieden behandelt werden. In dem Falle wo die Güter in Folge ihrer Natur verloren gehen, ist es ganz einerlei ob der Kapitän den schlechten Zustand, die Beschaffenheit der Ware kennt oder nicht. Das Prinzip ist : die Gefahr trägt derjenige in dessen Person die Ware sich eignet. Auf der anderen Seite aber gilt das Prinzip : kann das Schiff die Ware nicht weiterbefördern, dann bekommt der Schiffer keine Fracht.

Ganz anders nun ist es wenn ein Eingriff des Schiffers vorliegt um das Schiff und die Ladung zu retten. Wenn der Schifter die Beschaffenheit der Ladung kannte und er weiss, kommt er in eine Gefahr, dass er die Güter werfen muss dann soll er aber keine Fracht bekommen.

Da möchte ich für uns Deutschen zu dem b) sagen dass « à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident » weggelassen werden müssen. Wenn man fragt : Wie ist der Verlust entstanden? da muss man dazu kommen zu prüfen ob es die Beschaffenheit der Ware, oder ob es ein « Accident » ist; denn eins von beiden war wohl der Grund : die natürliche Beschaffenheit, oder die überkommende Seegefahr. — Das ist es weshalb wir gebeten haben diese Worte zu streichen.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*).

M. Edzard estime qu'on peut parfaitement, pour la forme, réunir *b* et *c*; seulement qu'on doit distinguer parce que pour les avaries et pertes dues à la nature même du chargement il importe peu que le capitaine l'ait connue tandis qu'il en est autrement pour les marchandises dangereuses ou illégales. En ce qui concerne le dernier alinéa à condition que la cause primordiale etc... M. Edzard estime qu'il doit disparaître.

M. FRANCK. — *Causa proxima* ou *causa remota*, peu importe. La cause véritable compte. S'il y a cas fortuit il importe peu que la marchandise soit de nature périssable.

M. GOVARE, président. — Je crois pouvoir dire — et si les Allemands le disent la France pourrait le dire aussi, — que nous ne faisons pas de différence entre *causa proxima* et *causa remota*, mais si mes souvenirs me servent bien, ce sont les représentants de l'Angleterre qui avaient demandé l'insertion de cette phrase parce qu'on établit cette distinction dans la jurisprudence anglaise et comme le disait M. Franck, à propos du paragraphe I, nous faisons une législation internationale et sommes forcés d'insérer des dispositions qui sont parfois inutiles en France et en Allemagne, mais qui sont très utiles dans d'autres pays.

M. SMEESTERS (Anvers). — M. Franck n'a pas entendu affirmer tout à l'heure que l'armateur perdrat son fret si les marchandises venaient à se perdre et étaient en parfait état au moment du chargement. Mais les mots « à raison de leur nature » doivent disparaître, me paraît-il. Des marchandises délicates, des grains, par exemple, peuvent s'avarier par échauffement; l'armateur sait que c'est une marchandise qui peut s'avarier par sa nature; l'armateur a été renseigné au moment du contrat. Chaque partie

subira donc le risque qu'elle a pu prévoir. Par conséquent de même que le chargeur peut prévoir l'obligation de payer le fret, de même l'armateur perdra son fret.

M. GOVARE, président. — Nous sommes donc en présence de trois systèmes. Le premier c'est celui qui est inscrit dans le projet de Londres. La délégation allemande avait fait un amendement et demandait qu'on supprimât les mots « à condition que la cause primordiale, etc... » M. Brown, des Etats-Unis, va plus loin et demande en plus la suppression des mots « à raison de leur nature ».

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, as I have listened to the speakers who have replied to my last remarks, they have attacked my proposition *in form* with considerable vehemence and emphasis. Nevertheless as I have listened to them I have found myself almost entirely in accord with the principles which they espouse. I am therefore of opinion that there has been some misunderstanding of what it is that I have really proposed.

It seems that the speakers who have followed me have supposed that I was arguing that in the event of cargo perishing owing to its having been in an improper shipping condition, then there should be no freight payable; or if cargo were to perish owing to some concealed defect; in other words, that if the shipper himself knows the condition of his cargo, and the shipowner does not, then according to my proposition there should be no freight payable if the goods perish on the voyage. Such is not my proposition. My proposition related entirely to the text of the Commission of London, which reads as follows: « Where the goods have perished by reason of their defective or improper condition at the time of shipment, or by reason of their nature ». Now the amendment which

I have proposed, and which consists in omitting these last six words, directs itself to a situation in which goods of a known perishable character are put on board a vessel, for instance fruit or grain, which may be damaged by a little heat, sweat or moisture. In a case of that kind the ship-owner contracts with the cargo-owner on terms at least of equality. The shipowner knows, just as well as the cargo-owner the danger which besets the merchandise on the voyage. My proposition is that in a case of this kind we should assimilate our law upon this subject to our law in other branches, in other words that each party to the joint adventure should bear his own proper portion of the loss in the event of misfortune. The cargo-owner embarks in the adventure the value of his cargo, the shipowner has at risk his freight, and if misfortune come, the freight of the shipowner should be lost, just as the value of the cargo should be lost.

Some of the speakers who followed me said that a proposition similar to mine would be one in which the ship-owner should seek to impose upon the cargo-owner freight in the event that the cargo were lost owing to a defect of the ship. With the greatest respect I submit that the two cases are not at all analogous. A cargo-owner has a right to expect that the ship will be brought to the beginning of her adventure in a proper condition, just as I submit that the shipowner has a right to expect that the cargo-owner will pack his merchandise in a proper and suitable condition. The shipowner is not required to open cases ; he is entitled to expect, and to believe that the cargo is in a good, proper shipping condition. In the event that the shipowner performs his obligation and brings to the adventure a seaworthy vessel in a proper condition to withstand any ordinary weather, and nevertheless an extraordinary tempest overcomes her, and she goes to the

bottom (for no ship is always superior to the physical forces of Nature); there the shipowner has done all that he has undertaken to do. In the case of the shipment of the merchandise if the cargo-owner has put on board proper merchandise of its class, well understood by the shipowner, has cased it properly, and then, owing to the nature of that merchandise, the merchandise is lost (for no fruit or grain, or similar commodity is always superior to the chemical forces of Nature) then the cargo-owner has done all that he assumed to do. I submit that in each case the two parties to the adventure should each of them lose his interest therein, the shipowner losing his ship or freight, and the cargo-owner losing his cargo. The loss should be ascribed to the powers of nature. The loss should rest where it has fallen, neither party being liable to the other.

Now, Mr. President, there has been, I think only one argument or suggestion made by any of the speakers, as far as I have been able to understand them, which does not support the rule of law which I am fully prepared to accept. That was a suggestion of one of the gentlemen from Germany, who said : it may be that there is some new chemical compound shipped; that compound is in a perfectly proper condition, we must concede, for such a compound; and yet it is a danger which the shipowner ought not to be prepared to meet, and if on account of the danger of that particular chemical compound it perishes on the voyage it is unjust to put the burden of the loss upon the shipowner. That as a matter of logic would seem to be so, but I should not be willing to depart from my general principle by reason of a matter so unimportant, and so exceptional as that; and my response to the argument would be this : that it ought always to be open to the shipowner to enquire of the cargo-owner concerning

the properties of any such merchandise, so new and so little understood, as is suggested by the speaker who preceded me. I think therefore that a full disclosure should be exacted from the cargo-owner in case of an attempt to ship any merchandise the character of which is not understood by the carrier; and, of course, in the event of any concealment by the cargo-owner, the burden would fall upon him by reason of such concealment, but it seems to me that that is a case of small importance, with which we need not long concern ourselves.

M. CHARLES LE JEUNE (Anvers). — Je suis partisan du maintien intégral du paragraphe *b*. Je trouve que ses termes sont nécessaires pour donner à cette convention sa véritable signification et une portée équitable. Les mots « à raison de leur nature » que l'honorable M. Brown recommande de supprimer, me paraissent devoir être maintenus et je tiens à lui donner réponse à l'exemple qu'il a cité et selon lequel des grains peuvent arriver dans des conditions telles qu'il semble justifié que le capitaine, connaissant la nature du grain, ne doive pas être payé du fret parce que la marchandise aurait péri à raison de cet état. Or, vous connaissez tous certainement la nature de certains grains, par exemple, le maïs. Supposez le transport d'une cargaison de maïs. Le capitaine se trouve devant des grains et il n'a aucune façon d'apprécier si le maïs, par sa nature arrivera en bon état ou non à destination. Vous voudrez donc que ce capitaine soit un expert plus avisé que ne l'est le commerçant lui-même, qui ne fait autre chose que traiter l'article maïs.

Une seconde remarque, que je crois bon de faire, c'est que l'addition des mots « à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident » me semble être une réserve très juste et répond au même ordre d'idées que

celui que nous avons rencontré en matière d'abordage. A un moment donné, on a admis en Angleterre que lorsqu'un navire se dérobait au devoir de prêter assistance au navire avec lequel il avait été en collision, cela créait contre lui une présomption de faute dans le fait de l'abordage lui-même. Eh bien, Messieurs, c'était une déduction absolument irrelevante. Elle ne répondait pas à l'évènement lui-même. Ici, l'exception a pour but d'éviter ce genre de présomption, lorsque la cause du dommage est indépendante de l'état de la marchandise même. Je crois donc que si cette cause primordiale existe, il faut en tenir compte et qu'il n'y a pas lieu de supprimer l'exception. S'il y a un accident, ce n'est pas le mauvais état de la marchandise qui cause la perte, mais c'est l'accident. Il n'y a pas lieu de s'arrêter alors à la nature de la marchandise puisqu'il y a une autre cause qui a occasionné l'accident.

M. GOVARE. — Nous allons passer au vote. La manière la plus pratique c'est de prendre l'article tout entier. Si une majorité vote l'article entier tel qu'il est, ce ne sera pas la peine de passer aux subdivisions.

M. FRANCK. — Je fais observer que si nous voulons que tout le monde puisse exprimer son opinion, il serait plus équitable de procéder par division.

M. GOVARE. — Je ne mets pas aux voix « lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état »... Sur ce point, tout le monde est d'accord.

Mais je soumets au vote : « ou à raison de leur nature ».
(Adopté. — Carried).

Vient ensuite : « à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident ».

MR. ULRICH. — This word « la cause *primordiale* » is not quite clear. We do not know what it is.

(*Le paragraphe est voté. — This paragraph is carried*).

M. GOVARE, président. — Par conséquent le paragraphe reste tout entier.

Nous passons maintenant à l'alinéa *c*) :

c) Lorsque des marchandises prohibées (illegal) ou des marchandises d'une nature dangereuse ont été chargées sans qu'il ait été donné connaissance de leur nature à l'armateur et qu'elles ont été nécessairement détruites pendant le voyage pour sauver soit le navire, soit la cargaison à bord ;

c) Where illegal goods or goods of a dangerous nature have been shipped without notice to the Shipowner of their nature and have been necessarily destroyed during the voyage in order to save either the ship or the cargo on board ;

HERR PRÆSIDENT BRANDIS (Berlin). — Wir haben beantragt Paragraph *c*) in folgender Weise zu fassen :

« Lorsque des marchandises ont dû être détruites sur l'avis du capitaine agissant conformément à son devoir, à raison de ce qu'elles étaient prohibées ou de nature dangereuse et que cette nature ou leur caractère illégal n'avait pas été déclaré ».

Wir haben Wert darauf gelegt hineinzubringen die Worte « conformément à son devoir » weil von den Kaufleuten gesagt worden ist dass der Kapitän leicht Güter vernichten würde. Wir haben dann den Schlusssatz « n'avait pas été déclaré » weil es uns nothwendig scheint einen Unterschied zu machen gegen *b*) da hier der Kapitän eine Ware vernichtet weil dieselbe das Schiff gefährdet. Da handelt er

also im Interesse des Schiffes. Ob nun dies durch Ver-schulden des Verladers, oder ohne seine Schuld, ist einerlei, aber es soll Fracht bezahlt werden wenn die Ware vernichtet werden muss, selbst wenn das geschehen ist im Interesse des Schiffes.

(*Traduction orale par M. LOUIS FRANCK*)

M. Braudis explique que l'amendement de l'Association allemande est avant tout fait pour préciser exactement l'importance de la question de principe et il propose par conséquent de substituer au texte de la commission de Londres : « lorsque des marchandises ont dû » être détruites sur l'avis du capitaine agissant conformément à son » devoir, à raison de ce qu'elles étaient prohibées ou de nature dan- » gereuse et que cette nature ou leur caractère illégal n'avait pas été » déclaré ». La grande préoccupation de l'Association allemande, était que d'après le texte de la Commission de Londres, on n'encou- rageât trop facilement les capitaines à détruire de la marchandise.

M. GOVARE, président. — Il n'y a donc pas là une question de principe et je proposerais de renvoyer ce point à la Commission.

M. WORMS. — Je tiens à dire que nous pouvons voter la proposition allemande parce qu'elle est beaucoup plus claire.

M. ULRICH. — Ce n'est pas seulement une question de rédaction ; il s'agit aussi de la question de principe.

M. GOVARE, président. — Mais il ne s'écarte du premier texte que pour le préciser. Et comme il y a dans toute la conférence un sentiment unanime pour demander qu'on accorde la préférence au texte de l'association allemande, je crois que nous pouvons renvoyer la résolution à la Commission.

M. GOVARE. — Nous passons au paragraphe *d* :

- d) Lorsque les marchandises n'arrivent pas au port de destination, mais que le propriétaire de la marchandise soit en droit de réclamer du transporteur leur valeur de marché au port de destination ;*
- d) Where goods do not arrive at the port of destination but the cargo-owner is entitled to claim from the carrier their market-value at the port of destination ;*

Il est entendu qu'au point de vue de la rédaction la Commission pourra modifier cet article.

M. ASSER. — Qu'est-ce qu'on vise par l'article *d* ? L'avarie commune ? Je signale seulement pour la commission de rédaction que si c'est l'avarie commune on pourrait le dire expressément.

M. FRANCK. — L'Allemagne propose de supprimer la partie finale de cet article. Sur ce point on pourrait lui donner satisfaction. Je crois que ce texte peut disparaître parce que si cela se rapporte à l'avarie commune c'est dans les règles sur l'avarie commune que la disposition doit trouver sa place.

M. GOVARE. — Le paragraphe *d*, comme le demande l'Allemagne, disparaît.

Enfin le paragraphe *e* :

- e) Lorsque les marchandises sont nécessairement vendues en cours de voyage à raison de leur état d'avarie, que cet état provienne de leur nature ou vice propre, ou d'une fortune de mer, à*
- e) Where goods are necessarily sold in the course of the voyage on account of their damaged condition, whether the same arises from their nature or inherent vice or from a peril of*

condition que les marchan- the sea provided the goods
dises aient été à ce moment were then in a condition to
dans un état qui leur permit have reached the port of
d'atteindre le port de desti- destination in specie.
nation in specie.

La délégation allemande demande la suppression de la fin de ce paragraphe. Est-ce qu'il y a lieu à discussion ?

M. FRANCK. — Il est clair qu'après que nous avons discuté le principe que nous ne ferions pas de distinction entre les avaries, nous devons être logiques et ne pas maintenir « in specie ». (*D'accord ! oui !*)

La séance est levée. — The Conference adjourned.

JEUDI, 12 OCTOBRE 1911
THURSDAY, OCTOBER 12th 1911

Séance du matin. — Morning's sitting.

SOUS LA PRÉSIDENCE DE M. PAUL GOVARE
MR PAUL GOVARE IN THE CHAIR

La séance est ouverte à 9 1/2 heures. — The sitting is opened at 9.30 a. m.

M. GOVARE, président. — Nous avons voté hier sur les paragraphes *a), b), c) et d)*. Au moment d'arriver à l'article 3, l'un de nos collègues a demandé la parole pour proposer deux amendements qui porteraient les lettres *f)* et *g)* à l'article 2. Je crois que je ne peux pas refuser de mettre ces amendements en discussion car il est certain que notre texte n'est pas définitif et par conséquent le fait que cela ne figure pas dans le projet de Londres n'empêche pas nos membres de proposer une addition.

Je donne la parole à M. Sieveking, pour les lettres *f)* et *g)*.

Dr. SIEVEKING. — Mr. Chairman and Gentlemen, I have to ask you to add two subdivisions to section 2 of the draft Treaty. The one is worded : « *les droits des parties relatifs au fret en avarie commune seront réglés par les lois d'avarie commune.* » I should not like to translate it into

English, but I think my English friends will understand it. The reason for my proposing this addition is that in Article 1 you see that no freight is due if the goods do not arrive at their destination. Now if goods have been jettisoned it stands to reason that they do not arrive at the port of destination, and I think if you do not say anything with regard to the fact that all relations arising out of general average are not included in this draft-treaty, then no Average Adjuster can assess the contribution for freight for goods which have been lost in general average. Therefore it is nothing new I propose to you : it is merely to make the position quite clear. This was also proposed in Bremen. M. Langlois and M. Autran gave the same explanations, and it is the text which my father drew in Bremen that I have read to you, I think there is no objection to adding these words to this draft treaty.

Mr DOUGLAS OWEN. — Would you mind reading the words quite clearly ?

Dr SIEVEKING. — The words are : « *les droits des parties relatifs au fret en avarie commune seront réglés par les lois d'avarie commune* ».

The other amendment is that with regard to animals which die in the course of the voyage. I think Lord Justice Kennedy himself proposed to add that freight is due for animals which have died in the course of the voyage. Therefore this amendment would read in French, under the letter f, or g : « *pour les animaux qui sont morts en cours de route* ». There are difficulties, of course. You might say animals might die also because of mere accident, but it is very difficult to decide whether it is not by their own nature that they have died, or whether it was by mere accident, and therefore, to do away once for all

with these difficulties it is simply stated that for animals which have died in the course of the voyage freight shall be paid: I think my English friends will accept it, because Lord Justice Kennedy proposed it himself.

Mr. ARTHUR SERENA (London). — It is the custom to pay in advance on cattle.

Dr. SIEVEKING. — Excuse me; that is a question we have to deal with afterwards in art. 4.

* * *

J'ai à vous proposer deux articles additionnels. L'un de ces articles est rédigé comme suit : « *Les droits des parties relatifs au fret en avarie commune seront réglés par les lois d'avarie commune* », et la raison en est que dans l'article 1 vous avez établi la règle que si la marchandise n'arrive pas à son port de destination aucun fret n'est dû. Or, si des marchandises sont jetées, il va de soi que ces marchandises n'arrivent pas à leur port de destination et si vous ne faites pas l'addition que je vous propose de faire, je crois qu'aucun dispacheur ne pourra admettre la contribution pour le fret des marchandises qui ont été jetées. Je désire donc faire simplement cette observation à titre explicatif et j'espère que cette proposition sera acceptée.

Le second amendement se rapporte aux animaux qui sont morts en cours de route. Il est très difficile souvent de distinguer entre un cas où un animal est mort par accident et un cas où la mort est attribuable à la nature propre ou au vice caché de l'animal. Pour trancher une fois pour toutes ces difficultés, posons comme règle que le fret est toujours à payer pour les animaux qui sont morts en cours de route.

M. LE Dr ANTONIO VIO (Fiume). — Artikel 1 hat den Grundsatz festgestellt dass keine Fracht bezahlt werden sollte, wenn die Ware nicht zum Bestimmungsorte ankommt. In Artikel 2 folgen dann die Ausnahmen in welchen die Fracht trotzdem bezahlt werden muss. Die Ausnahmen sind nach meiner Ansicht taxativ, und alles was darin nicht angegeben wird, ist also ausgeschlossen, und müssen wir annehmen dass für solche Fälle die Fracht nicht bezahlt werden soll.

Wenn wir nicht Avarie Commune annehmen, dann muss man daraus logisch schliessen dass im Falle der Grossen-Havarie keine Fracht zu zahlen ist. Daher sollen wir ausdrücklich sagen dass Fracht zu bezahlen ist wenn die Ware beschädigt worden ist und vernichtet.

Ich schlage vor dass man zu diesem Paragraphen noch hinzufüge :

« Le fret est dû lorsque les marchandises sont détruites par suite d'une avarie commune. »

(*Traduction orale par M. C. SMEESTERS*)

M. Vio dit que l'article 1 contient la règle générale que le fret n'est pas dû pour les marchandises n'arrivant pas à destination. L'article 2 mentionne certaines exceptions à cette règle. Il en résulte que tout cas non cité est exclu et tombe sous la règle générale. Si dans l'article 2 on ne mentionne donc pas le cas d'avarie commune, aucun fret ne sera dû dans ce cas. Il propose donc l'amendement qu'il vient de vous lire.

M. LYON-CAEN (Paris). — N'est-ce pas une grande innovation par rapport à la règle suivie en Angleterre ? Est-ce qu'en Angleterre, pour les marchandises sacrifiées en avarie commune, le fret est dû ?

Mr. DOUGLAS OWEN. — I did not catch that.

Dr. SIEVEKING. — Mr Lyon Caen just said that he thought

that it was against the English Law to say that freight is due, when the goods have been sacrificed in General Average.

Mr. DOUGLAS OWEN. — Oh no.

Dr. SIEVEKING. — I think I understood him to say so : that your English law does not say that freight is due, when goods have been sacrificed in General Average.

Mr. DOUGLAS OWEN. — The law of General Average certainly is that if goods are sacrificed, inasmuch as the freight is sacrificed with them, when the value of the goods is made good in General Average so the amount of the freight is made good in General Average.

Mr. CONSTANT SMEESTERS (Belgium). — And the freight is due ?

Mr. DOUGLAS OWEN. — No : it is made good in general average.

May I say one word. I only wanted to call attention to this. We have decided in several instances that freight is to be due on goods which for various reasons do not arrive. We have laid that down as a principle in certain cases. Now I want to know from whom that freight is due ; from whom are you going to collect it? It seems to me that in most cases it will be impossible to collect that freight at all, and it seems to me that for us to pass a resolution of that kind without indicating at all who are the parties in our opinion liable is somewhat misleading at any rate. It is a question for the Conference whether they should make any reference to that, or not : but if we simply pass a resolution of this kind it will give rise to all sorts of questions.

(*Traduction orale par M. SIEVEKING*)

M. Douglas Owen a dit que nous n'avons pas décidé dans cet article qui avait à payer le fret. Nous avons seulement décidé quand le fret était à payer et il demande en conséquence à la conférence s'il ne serait pas bien aussi de fixer qui aura à payer le fret.

M. MOREL. — Je n'ai qu'un mot à dire au sujet du second amendement qui a été proposé par M. Sieveking sur le fond duquel je suis d'accord quant à la question d'accorder le fret quand il s'agit d'animaux péris en cours de route. Est-il bien nécessaire de faire un amendement sur ce point spécial? La question n'est-elle pas tranchée par le paragraphe voté, qui dit que le fret est dû lorsque les choses transportées périssent par leur nature?

M. LODER. — Qu'est-ce qu'on fait de l'amendement qui est proposé? On veut dire que, dans ce cas, les marchandises quoique non arrivées sont cependant censées arrivées. Ne serait-il, dès lors pas plus simple de dire, « *les marchandises sacrifiées en avarie commune sont censées être délivrées* »?

Mr DOUGLAS OWEN. — May I say that my enquiry did not relate to this particular subject, but was a quite general one?

M. TOUTAIN. — J'approuve absolument la proposition d'amendement faite par M. Sieveking. Si l'on stipule que le fret ne sera jamais dû lorsque les marchandises n'arrivent pas, il est évident que le dispacheur ne pourrait admettre le fret en avarie commune lorsque les marchandises ont été jetées. Quant à ce qu'a dit M. Douglas Owen, à qui incomberait la charge du fret, il me semble que lorsque la marchandise est sacrifiée en avarie commune le fret sera également rétribué en avarie commune.

M. DOUGLAS OWEN. — Ce n'est pas là le sens de ma question.

M. TOUTAIN. — Je crois que le cas principal c'est l'avarie commune. M. Douglas Owen nous dit que ce n'est pas le seul, mais je ne vois pas bien ce qui pourrait y avoir encore. Je n'ai pas la prétention de proposer une formule, mais c'est là l'idée.

M. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, I am one of those who believe that it is wise in a Conference of this character to say plainly what we mean, and therefore, although I believe both of the amendments proposed by Dr. Sieveking to be unnecessary, because a Court would probably construe this provision of the treaty, were it to become a treaty, in exactly the same sense as that contemplated by Dr. Sieveking, I believe it is wise to say specifically upon these points just what we mean. Upon the proposition to require the payment of freight in respect of animals that have perished on the voyage I shall be compelled to vote « No » only because I have already voted « No » upon the subject of payment of freight as to ordinary merchandise that perishes on the voyage owing to the nature of such merchandise. I only wanted to explain my vote of « No », because if it were open to me to have voted « Yes » upon the former proposition I should certainly vote « Yes » upon both of the amendments now.

M. GOVARE, président. — Je mets aux voix la résolution, car je crois qu'on a épousé toute la question. Il est bien entendu que ces amendements sont rédigés par M. Sieveking d'une façon un peu vague : il formule une idée et la commission de rédaction se chargera du texte.

M. Sieveking propose d'abord d'admettre parmi les

exceptions le cas où les animaux sont morts en cours de route.

En somme, nous sommes d'accord sur la première question. Je vois qu'à part les Etats-Unis, il y a unanimité.

En ce qui concerne la question d'avarie commune M. Sieveking a aussi proposé un amendement. M. Loder en a proposé un autre qui me paraît meilleur. Je vous propose donc d'accepter l'idée de M. Sieveking et de M. Loder et de les renvoyer au point de vue de la rédaction à notre comité de rédaction auquel nous aurons à donner de nouveaux pouvoirs. (*Adhésion*).

Nous passons maintenant à l'article 3 :

Le fret global (lump sum freight) est dû que les marchandises embarquées soient ou ne soient pas délivrées au port de destination.

Lump sum freight is due whether the goods shipped are or are not delivered at the port of destination.

M. Brown demande à dire quelque chose sur le texte général de l'article 2.

M. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President and Gentlemen, a distinguished Italian delegate yesterday proposed an amendment to one of the subdivisions of Article 2 to the general effect that with regard to goods in certain cases arriving in a damaged condition, and of less value than the freight, the owner of those goods should not be required to do more than surrender the goods themselves. That amendment, however, was not put to a vote, and I thought at the time that it was desirable that that should be put to a vote. On that account I have prepared an amendment in the following terms, an amendment to apply to the entire Article 2, and to be inserted at the end. It is as follows : « *Notwithstanding the provisions of the foregoing subdivisions*

of this Article, all obligation for the payment of freight may be discharged by the surrender to the carrier of the merchandise carried within a reasonable time after tender by the carrier at destination, and opportunity for inspection, in cases in which, without fault on the part of the cargo-owner, or his representatives, the merchandise has become of less value than the amount of the freight, owing to the events of the voyage ».

M. HOSTIE. — En français la proposition de M. Brown est la suivante : « Par dérogation et par exception à l'art. 2, toute obligation de payer le fret peut être acquittée par la remise au transporteur des marchandises dans un délai raisonnable après la mise à disposition par le transporteur à destination et après que le destinataire aura eu l'occasion d'examiner la marchandise, dans le cas où, sans qu'il y ait faute de la part du propriétaire de la cargaison, la marchandise se trouvera valoir moins que le fret. »

Le texte est un peu compliqué, je crois qu'il faut le résumer en français de la façon suivante : « Si à destination la marchandise se trouve être d'une valeur moindre que le fret et qu'elle est abandonnée, le transporteur peut en disposer pour se payer du fret ».

M. GOVARE. — Je crois que cette question sort de l'ordre de notre discussion. Au point de vue pratique il arrivera presque toujours que si la marchandise n'a plus de valeur ou n'a plus qu'une valeur inférieure à celle du fret, le réclamateur qui, comme le dit M. Brown, a eu le temps de se rendre compte de l'état de la marchandise, ne la réclamera plus.

Je demande s'il y a lieu de mettre dans notre convention une disposition de ce genre?

Vote.

La proposition est rejetée à la majorité.

ARTICLE 3

Le fret global (*lump sum freight*) est dû que les marchandises embarquées soient ou ne soient pas délivrées au port de destination.

Lump sum freight is due whether the goods shipped are or are not delivered at the port of destination.

Autrement dit, la règle de l'article 1 ne s'applique pas quand il s'agit du *lump sum freight*.

M. KOCH (Copenhague). — Sur cette question du fret global, j'ai une observation à faire. Est-il nécessaire ou désirable d'avoir pour le fret global une règle si peu conforme au principe de l'article 1 d'après lequel aucun fret n'est dû si la marchandise n'arrive pas au port de destination? Est-ce nécessaire et pourquoi? Au premier coup d'œil la règle de l'article 3 est très bonne, simple et claire mais il me semble qu'elle n'est pas tout à fait juste. Le propriétaire de navire, quant à lui, peut accepter cette règle parce qu'elle est en sa faveur, mais les négociants? Si on veut demander pour quel motif un armateur, un propriétaire de navire et un chargeur s'accordent sur un fret global, je crois que c'est pour éviter des difficultés. Si on n'a pas le fret global il est nécessaire de mesurer, de peser la marchandise pour déterminer le fret qui doit être payé. Je crois que c'est pour éviter ces difficultés qu'on a pris le fret global. Mais pourquoi payer le fret si, par exemple, toutes les marchandises ne sont pas arrivées, si toutes sont perdues quand on a la règle de l'article 1 qui dit que dans pareil cas aucun fret n'est dû? Et il me semble aussi que si une partie des marchandises est perdue, n'arrive pas au port de destination, il n'y a pas de raison alors pour qu'on doive payer tout le fret.

Je pense que le fardeau de la preuve doit toujours peser

sur le propriétaire de la cargaison, quand il ne veut pas payer tout le fret global. La règle la plus juste semble être que « le fret global est dû que les marchandises soient ou non débarquées au port de destination », mais en y ajoutant « à moins qu'il ne soit prouvé qu'une partie de la cargaison est perdue; dans ce cas le fret doit être diminué pour une somme correspondante. »

HERR PRÆSIDENT BRANDIS (Hambourg). — Die Bedenken des Herrn Koch halte ich für rechtfertig. Als wir die Sache in Hamburg beraten haben, war ich der Meinung dass « lump sum » nur für Vermietung eines ganzen Schiffes galt. Ich habe das gestern constatiert und hörte keinen Widerspruch dass dies so ist. Wenn das richtig ist brauchen wir diesen Artikel nicht. Aber ich bin nicht in der Praxis gewandt. Die Herren Rheder sagen mir dass auch bei Befrachtung einzelner Güter eine « lump sum » Fracht vorkommt.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Brandis dit qu'au Comité de Hambourg, on était d'avis que les mots « lump sum freight » de l'article 3 ne devaient viser que le cas d'un affrètement total, c.-à-d. de tout un navire ou d'une partie de navire. Et M. Brandis a demandé aux armateurs si le fret global pouvait s'appliquer à de simples lots de marchandises. Les armateurs ont répondu « oui ». Dans ces conditions les observations de M. Koch sont fondées.

M. GOVARE, président. — Je crois que cela ne se présente pas souvent en France. Voici ce qui explique cette confusion. On fait allusion au fret « en travers ». C'est lorsqu'un armateur stipule avec un affréteur un fret, non pas payable par tonne, mais un fret qui sera, dès à présent, fixé p. ex. à 500 ou 1000 frs. Ce n'est pas cela qu'on voulait dire et M. Brandis vous l'a expliqué. On voulait viser le

cas d'affrètement d'un navire total ou d'une partie de navire total.

Messieurs, pour qu'il n'y ait pas d'équivoque, et pour éviter à la Commission des malentendus — il est bien entendu qu'au fond dans l'article 3, il ne s'agit pas des marchandises, mais du navire ; non pas du fret, mais de l'affrètement du navire.

Que la marchandise embarquée arrive ou non à destination le prix de loyer, le fret en travers, est toujours dû.

M. CHARLES LE JEUNE (Anvers). — Y a-t-il une objection à remplacer le mot « global » par les mots « en travers », qui limitent exactement la signification de cet article au cas où il y a un affrètement total du navire ou d'une partie déterminée du navire ?

M. ALBERT FRANKFURTER. — I think we do not quite agree about the sense of Article 3. I have, of course, personally, as a shipowner, voted in favour of art. 3, because a shipowner is always very glad to get the freight whether the goods arrive, or do not. In fact he has a lot of sacrifices in going on the voyage, and that is also the reason why he intends to get freight, and why the owners as much as possible try to get the freight paid in advance. But from a juridical point of view, although I am not a lawyer, I think that this art. 3, if it relates only to the chartering of a ship for a lump sum (because we have lump sums also for lots of parcels in a ship), should remain out as of no use here. Indeed if we do not intend that the shipowner is to receive lump sum freight for the carrying of parcels whether they arrive or not, it is no use having this disposition.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*).

L'orateur estime qu'il n'y aurait pas lieu d'insérer l'article 3, si nous sommes d'avis qu'en cas de non arrivée, le *lump sum freight* ne sera pas dû.

M. SMEESTERS. — Je crois que c'est une erreur car nous voulons décider qu'en cas d'affrètement du navire, le fret sera dû.

M. FRANKFURTER. — Alors, il faut le dire clairement, parce qu'il y a également le « *lump sum freight* » pour les lots de marchandises.

M. SMEESTERS. — C'est ce qui a été expliqué.

M. LODER. — En lisant l'article 3, comme on le trouve imprimé, j'ai eu toujours l'impression qu'il s'agissait non seulement d'un affrètement du navire entier, mais aussi de marchandises en lots et je crois que c'était très juste.

M. GOVARE. — Je ne comprends pas très bien. Dans ma pensée en lisant le texte anglais « *lump sum freight is due* », j'avais compris qu'il ne s'agissait exclusivement que du cas où on affrétait un navire en travers, où il y a donc une location d'espace, et cela n'est plus un transport. Je loue votre navire pour frs. 40.000.— Si les sucre mis à bord se sont fondus, si le bétail est mort, peu m'importe, je dois toucher mes frs. 40.000.— Voilà ce que j'avais compris.

J'avoue que je ne comprends pas très bien l'observation de M. Loder et je voudrais bien que quelqu'un m'éclairât.

Mr. JOHAN HANSEN. — M. President and gentlemen, I wish to renew the question put by the President of the

Danish Association about this Rule 3. Is it not a new principle altogether that we are laying down in this rule? I must own, as a practical shipowner, that I have not heard of this before. There is an old rule as to prepaid freight, but *lump sum* I have never heard of. Why should not lump sum be paid the same as other freight? What is the difference between lump sum and other freight? I do not see it. Instead of paying so much per ton for the goods we pay a lump sum. Why should there be any difference made between the two? I have never been able to understand the meaning of this rule. The question was put also by our President: what is the meaning of it? Why is lump sum freight to be treated differently from freight per ton? It seems to me that, not only with whole cargoes, which have been spoken of before, but if we take parcel goods, which are very often shipped on lump sum, we shall get two different freights, and two different settlements altogether if anything should happen on such a voyage. It may lead to a lot of complications, and I would like some gentleman to explain to me what is the meaning of that rule.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*).

M. Hansen estime qu'il n'y a pas lieu d'insérer une clause relative au *lump sum freight*. Il ne comprend pas la différence qu'il y a entre ce fret et un fret calculé par tonne.

Dr. SIEVEKING. — Mr. Chairman and Gentlemen. This rule has been introduced by Lord Justice Kennedy who unfortunately is not here. When I first saw this rule the first thing I did was to look to see what Carver said about it, and Carver said that the lump sum is so to say the rent paid for a ship; that a lump sum freight is stipulated generally only in cases of the demise of a ship; but now, this rule having been introduced into the first part of this

draft treaty, it goes much further. This first part of the draft treaty, as the old draft treaty does, means to include all sorts of affreightment, not only the demise of a ship, not only the affreightment of a whole ship, but also general cargo ; and as I understand our discussion up to now has dealt with these articles principally in view of the shipment of general cargo, leaving out all the questions, which are difficult questions, of the relations of the parties with regard to the demise of a ship, time-charter, and so on. Now it is perfectly clear that, if you accept this article here as it stands, it is meant also to cover the shipment of general cargo ; therefore, if you ship only one case, say of pocket handkerchiefs, and stipulate a lump sum, the lump sum is due whether that case arrives or not. That is the meaning of this article.

* * *

C'est Lord Justice Kennedy qui a d'abord introduit cet article dans le projet de code et d'après la loi anglaise, autant que je la comprends, un fret global ne s'applique qu'au cas d'un affrètement d'un navire entier et en général au cas où un navire est loué en quelque sorte. Mais après que cet article eût été introduit dans ce projet, il me semble qu'il doit comprendre également le chargement en cueillette et si vous acceptez cet article comme il est dit, vous acceptez aussi que le fret global est dû même dans le cas d'un chargement en cueillette.

M. GOVARE. — Je donne lecture d'un amendement qui vient de m'être passé par M. de Grandmaison.

M. Sieveking nous a donné des explications très claires car, jusqu'à présent, nous n'avions pas très bien compris. La règle de l'article 3, dans la pensée de ses rédacteurs, s'applique à toute espèce de fret à partir du moment où il

est forfaitaire. Ce n'est pas seulement l'affrètement en travers qui échappe à la règle de l'article 1. M. Hansen nous a dit qu'il ne voit pas la nécessité de cette stipulation et M. de Grandmaison, qui partage les idées de M. Hansen, nous propose l'amendement dont je donne lecture :

« Remplacer l'article 3 tel qu'il a été rédigé au point de vue même du fond par la Commission de Londres par les mots que voici : « *L'article 1 ne s'applique pas au cas d'affrètement en travers du navire soit total soit partiel.* ».

M. BRANDIS. — Die Richtigkeit dessen was Dr. Sieveking gesagt hat, nämlich dass Art. 3 des Vorschlaget sich auf allen Arten der Fracht bezieht, ergiebt sich sehr deutlich aus dem Wortlaut des Absatzes 2 des Titre Préliminaire :

« A moins que le contexte n'exige une autre interprétation, l'expression fret signifie la rémunération du transporteur maritime pour le transport et la délivraison à une destination convenue de la propriété d'autrui embarquée à bord d'un navire pour un pareil transport, ou le prix de la location d'un navire ».

M. SMEESTERS. — D'après ce que je comprends, vous vous êtes résolus pour l'interprétation donnée par M. Le Jeune, c'est-à-dire, l'affrètement en travers du navire ou d'une partie du navire. La proposition ne viserait que ce cas-là et nous ne nous occuperons pas du *lump sum freight* pour des lots de marchandises.

M. GOVARE. — Il y a malentendu à ce sujet. M. Sieveking auquel on a posé la question de savoir ce que veut dire l'article 3 a répondu que l'idée de la Commission a été qu'il s'agissait de n'importe quel fret forfaitaire et la thèse de MM. Le Jeune, Hansen et de Grandmaison a été

résumée dans la proposition de M. de Grandmaison. Il y a donc deux textes.

M. SMEESTERS. — Je suppose qu'une partie de la marchandise se perde et qu'une autre partie arrive à destination. Est-ce que tout le fret sera dû ? Je demande une solution. Ne vaudrait-il pas mieux de dire « *en cas de transport de marchandises en cueillette à un fret global, le fret ne sera dû qu'en proportion des marchandises livrées au port de destination* » ?

Je dépose cet amendement pour qu'il y ait une explication claire et précise.

M. LUREAU. — Malgré ce qui vient d'être dit, et malgré notamment les réserves qui résultent de l'amendement de M. de Grandmaison, je persiste à penser que la disposition que nous discutons en ce moment, est en contradiction avec l'avis général exprimé ici, notamment que le fret n'est pas dû lorsque la marchandise n'arrive pas à destination et j'avoue que je ne comprends pas qu'on doive faire une différence entre un armateur qui donne son navire à autant par tonne et entre un armateur qui, au lieu de stipuler un fret global, loue le navire à raison d'autant la tonne.

En cas de réaffrètement, je comprendrais que l'armateur n'ait pas à se préoccuper de tout cela et que dans ce cas seulement le fret entier demeurerait acquis. Mais je ne vois pas de différence entre la location du navire pour un fret global et la location moyennant un fret par tonne.

M. HANSEN. — Les armateurs chargeront toujours par fret global si nous votons cela.

M. ALBERT FRANKFURTER. — I shall be very short because I see that my proposal to leave out Article 3 has

already found some assistance. I would only explain that we have provided here in art. 1 when freight is not payable, in art. 2, the exceptions, and I think that art. 3 is quite unnecessary, because it is already covered by all the points in art. 2. What is lump sum? We have many Charterers who take a ship on lump sum and load then parcels and *vice versa*. Lump sum to-day is only just to take a ship and pay the owner on arrival of the cargo. The responsibility of the shipper ceases on loading the cargo, according to all Bills-of-Lading in the world, and the owner would certainly have no chance of recovering the freight if the ship did not arrive; but this is a matter apart. What I want to repeat, and what I must insist upon is that article 3 is already covered by art. 1, and it can remain out unless I receive an explanation to the contrary.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

L'orateur estime qu'il y a lieu de supprimer l'article 3, parce que d'après lui, toutes les hypothèses prévues par cet article tombent sous l'application de l'article 1.

M. GOVARE. — A l'heure qu'il est, nous sommes en présence de trois solutions. L'avant-projet dit :

« *Le fret global est dû que les marchandises embarquées soient ou non délivrées au port de destination* ». Puis le texte de M. de Grandmaison « *L'article I ne s'applique pas au cas d'affrètement en travers du navire total ou partiel* » et enfin le texte de M. Smeesters « *en cas de transport de marchandises en cueillette moyennant un fret global, le fret ne sera dû qu'en proportion des marchandises livrées au port de destination* ». Voilà les trois systèmes. Je dirai presque qu'il y en a un quatrième qui vous demande de tout supprimer. Désirez-vous voter immédiatement ou vous consulter d'abord entre vous ?

M. LUREAU. — On pourrait prendre les différents amendements l'un après l'autre.

M. GOVARE. — Je mets aux voix l'amendement de M. de Grandmaison. La restriction et la dérogation à l'article I, d'après M. de Grandmaison, ne s'appliqueraient qu'au cas d'affrètement total ou partiel en travers. Nous ne sommes plus en face d'un contrat de transport, mais d'une location du navire.

Dans le même esprit que l'amendement de M. de Grandmaison, les membres de l'Association française seraient-ils d'accord pour restreindre le cas de cet article à la location de la totalité du navire ?

« En cas de location de la totalité du navire pour un fret global à forfait, ce fret global sera dû que les marchandises soient ou non délivrées ».

On loue le navire en totalité ou on donne un navire pour y charger. Dans ce cas le fret peut être d'autant par tonne ou bien convenu pour une somme globale. Nous sommes tous d'avis que lorsque les marchandises sont mises à bord du navire moyennant un fret global par lot, ce fret global ne sera pas dû lorsque la marchandise n'est pas délivrée. Mais lorsque le navire est affréter pour la totalité — qu'il y a donc location de la totalité du navire pour un fret global, dans ce cas, le fret sera dû que le navire arrive ou non à destination.

M. BERLINGIERI. — Qu'est-ce que vous entendez par là ? C'est le time-charter.

M. ULRICH. — Ne vaudrait-il pas mieux de mettre également aux voix la suppression de l'article ? De cette façon nous n'aurons plus de discussion.

M. GOVARE. — Nous mettons aux voix l'amendement de M. de Grandmaison :

« En cas de location de la totalité ou d'une partie du navire, pour un fret global à forfait, ce fret global sera dû que les marchandises soient ou non délivrées au port de destination ».

M. BERLINGIERI. — Je ne comprends pas ce qui constitue la différence à laquelle M. le Président fait allusion.

M. LE JEUNE. — Cette explication m'a été demandée déjà par quelques membres.

Je l'ai soumise à plusieurs membres des diverses délégations et il a paru que cette explication est satisfaisante. Voici l'explication du fret total ou partiel en travers. Supposez que vous affrétez un espace déterminé, soit la totalité soit une partie du navire. Affrétant dans ces conditions, vous n'avez purement et simplement que pris la charge de donner à ce navire les marchandises qui vous conviennent et pour lesquelles vous avez donné une somme déterminée à un armateur qui n'a plus à intervenir dans les marchandises qu'il reçoit. Ces marchandises, c'est vous qui allez les engager. De cette façon vous ferez une opération soit à votre profit, soit à votre préjudice ; et selon que vous aurez, par conséquent, affrété dans des conditions plus ou moins favorables, vous toucherez plus ou moins de fret.

Mais celui qui vous aura affréteré son navire ou une partie de son navire aura probablement consenti cette location à des conditions plus avantageuses qu'en cas d'affrètement ordinaire parce qu'il est exempt de toute espèce d'aléas et de toute espèce de risques. C'est donc dans ces conditions-là que le fret en travers, — le lump sum freight — est considéré dans l'amendement de M. de Grandmaison.

Si vous êtes d'avis que c'est bien là l'interprétation de l'amendement, vous le voterez.

M. BERLINGIERI. — Sous réserve, bien entendu, de la terminologie parce que je pense que le mot « location » doit être remplacé par le mot « affrètement ».

M. GOVARE. — Le texte est sans intérêt puisqu'il sera l'objet de nombreuses modifications. C'est la pensée seule, le principe qui compte et qui est que l'article I ne s'applique pas quand il y a un affrètement en travers ou lump sum freight du navire soit total ou partiel. (*On vote*).

M. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, I cannot understand from what has been said in French whether the amendment of M. de Grandmaison contemplates a hiring of a certain space in cubic feet or otherwise in a ship, or whether it contemplates a contract to carry certain merchandise. I cannot vote until this is explained.

M. Dr. VIO. — Wir sind nicht einverstanden mit der Fassung.

M. GOVARE. — Il y a une majorité en faveur de l'amendement et sous réserve de modifications par le Comité de rédaction, il y a lieu de le considérer comme voté.

Nous passons à l'article 4 :

Le fret payé d'avance ne peut être recouvré quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage, à condition que le navire ait commencé le voyage (has sailed on the voyage). Prepaid freight provided that the ship has sailed on the voyage cannot be recovered back although the goods are wholly or partially lost during the voyage.

Herr G. EDZARD (Bremen). — Es kann hier keinem Zweifel unterliegen dass die Bestimmung des Artikel 4 gegenüber dem Prinzip des Artikels 1 etwas unlogisch ist. Wenn die Voraussetzung eintrifft dass die Güter nicht geliefert sind, so muss auch die Folge sein dass die Fracht welche bezahlt wurde, auch zurück zu erstatten ist; allein es hat sich in der Praxis aller Länder so als Gewohnheit herausgestellt die gezahlte Fracht nicht zurück zu zahlen dass wir glauben dass Artikel 4 der ganz allgemeinen Praxis entspricht. In den Connossementen, wie auch in den Chartern wird häufig bedungen dass vorausbezahlter Fracht-Vorschuss unter Versicherung zu bringen ist, so dass es sich dann um die sogenannte definitiv bezahlte Fracht handelt. Das aber was auf die vorausbezahlte Fracht Anwendung zu finden hat, muss nach unserer Meinung auch Anwendung finden auf vorausbezahlten Frachtvorschuss, « advanced freight ». Mir schien es sehr häufig dass es den betreffenden Personen unbekannt ist wo eigentlich die Differenz zwischen vorausgezahlte Fracht und vorausgezahlten Frachtvorschuss liegt; der Unterschied ist allerdings oft sehr fein und ist es auch schwer zu ermitteln ob es sich um Fracht, oder wohl um Vorschuss handelt. Aus diesen Gründen glauben wir dass es besser ist beide gleich zu behandeln.

Eine Bemerkung möchte ich noch über den Vorschlag des Lord Justice Kennedy machen, der an dieser Stelle auch noch die Seetüchtigkeit des Schiffes bedingen wollte. Es ist unpraktisch die Frage der Seetüchtigkeit an dieser Stelle hineinzubringen. Die Bedingungen die mit Bezug auf Seetüchtigkeit des Schiffes der Verfrachter gegenüber dem Befrachter zu leisten hat müssen an einer anderen Stelle des Entwurfes kommen.

(*Verbal translation by Dr. SIEVEKING*)

I will repeat very shortly what Mr. Edzard has just said to you. He quite recognises that it is necessary on principle that freight prepaid should be refunded if goods do not arrive, but the universal custom is against this practice, and nearly every Bill-of-Lading stipulates that freight prepaid shall not be refunded, ship lost or not lost. This article follows the general practice. But then we, the German delegates, think that it is advisable also to include in this rule advanced freight, because it is often very difficult to distinguish whether it is freight advanced or freight prepaid, and I personally know that most eminent Judges in England have often decided one against the other in this matter. Therefore we are of opinion that freight advanced should be treated in the same manner as freight prepaid. Now Lord Justice Kennedy in this draft treaty proposed an additional remark, *viz.* to say that freight prepaid should not be refunded provided the ship was seaworthy at the beginning of the voyage, and Mr Edzard is of opinion that it is not right to introduce into this discussion here any question relating to seaworthiness, because if we introduce this amendment or this additional remark of Lord Justice Kennedy, it would amount to establishing an absolute warranty of seaworthiness, and the discussion as to seaworthiness will be taken up at a later paragraph of this draft treaty. Therefore we can easily leave it out here.

* *

M. Edzard a dit qu'en principe il est vrai que le fret payé d'avance devrait être remboursé quand les marchandises n'arrivent pas au lieu de destination, mais la pratique est contre ce principe; que dans presque tous les connaissances et les chartes-parties on stipule que le fret ne doit pas être remboursé et que par conséquent cet article est conforme à la pratique. Mais il faudrait aussi inclure dans cet article non seulement le fret payé d'avance, mais aussi les avances faites au capitaine parce qu'il est très difficile de distinguer entre le fret payé d'avance et l'avance faite au capitaine et qui serait à déduire ensuite du fret à payer. Il serait donc beaucoup plus simple d'établir la même règle pour les avances faites au capitaine. Quant à une remarque additionnelle proposée par Lord Justice Kennedy au sujet de la navigabilité, M. Edzard pense qu'il est plus raisonnable d'ajourner cette discussion jusqu'à l'article de ce projet où il s'agit de la navigabilité et des conséquences de l'innavigabilité.

M. FREDERICK M. BROWN. — M. President, it is the declared policy of the United States to require that prepaid

freight shall be returned unless it is earned, in other words that there shall not be any difference in final result between freight that is paid in advance and freight that is reserved to be paid at destination, unless the contract itself otherwise provides. I am therefore here practically under instructions to carry out those views, and in the line of them I have therefore to propose the following substitute for Article 4, to-wit : *Prepaid or advanced freight shall be refunded unless it shall have been earned within the meaning of the foregoing provisions relating to freight payable at destination.*

M. JOHAN HANSEN. — M. President, there seems to me on this point to be rather a great distinction between what is the law of the different countries and what is the custom in shipping. The question is as to how to arrange this if we have to bring it before an international meeting or a diplomatic meeting. Of course no doubt what is expressed here is the practice in shipping. It is undoubtedly that that is the practice, but the laws even of our Scandinavian countries are different. Denmark and Sweden I believe have the same and Norway has another. So whether it will be of any use to bring this question out before an international Diplomatic meeting I do not know ; but it seems to me to be in direct conflict with many of the laws of the countries, the same as M. Brown has just expressed ; and although it would be very desirable to have it passed as being absolutely in conformity with what practical shipping is, I do not know what to say about the matter. We can easily vote for it, but whether it will be of any practical use against the laws of the different countries I do not know.

M. TOUTAIN. — Je ne vois pas, pour ma part, un grand inconvénient à assimiler les avances de fret au fret payé d'avance.

Je dois dire que dans la pratique française, cela n'est pas la même chose. Les avances de fret sont imputables sur le premier fret gagné à destination. Par conséquent lorsque la marchandise est perdue, les avances de fret, — à moins de stipulation contraire, — doivent être restituées. Mais je me rallierai volontiers à l'amendement qui, en somme, assimile ces deux sortes d'avances.

Je crois que l'assurance est là pour combler la lacune existant jusqu'ici dans les usages et les lois et toutes les fois que le fret est stipulé *lost or not lost*, il est assuré. Au point de vue de l'assurance, cela ne fait pas grand' chose. Par conséquent, je considère que nous pouvons nous rallier à l'assimilation de ces deux sortes de fret.

M. GOVARE. — Je pense que vous n'avez pas bien saisi l'amendement. Il ne fait pas seulement de différence entre les avances sur fret et le fret payé d'avance. Mais il dit que soit qu'il soit payé d'avance, soit que ce soit une avance sur fret, ce fret sera remboursé s'il n'a pas été gagné. C'est par conséquent la thèse opposée à celle de l'article 4.

Mr. EUGEN DE POLNAY (Fiume). — Gentlemen, in my mind prepaid freight is not what is advanced freight. There is a very marked distinction between the two. Prepaid freight means a certain arrangement between charterer or shipper and the steamer for the execution of a certain voyage to be paid in advance. It is called in practice prepaid freight. This in practice will be carried out and settled; without the slightest reference to what the steamer is going to do afterwards, whether she arrives or not. Advanced freight is nothing but a mere financial transaction between the shipper and the shipowner. There

is a contract between the two and the shipowner asks a certain advance upon the freight which will be earned on the arrival of the steamer only. One of the practical shipowners has said that the practice on the question of not refunding prepaid or advanced freight is the same as the suggestion now before the Conference. To my mind all the contracts where advanced freight is paid say « less so much for Insurance » refer to prepaid freight, because it shall not be refunded. That is clearly the distinction between freight prepaid and freight advanced, and therefore in my mind, while I am quite ready to vote for « prepaid freight provided that the ship has sailed » and so on, « shall not be refunded », because that is the basis of the agreement between the parties to the contract, I do not agree with what the Germans suggest, namely to put in, « advanced freight », because in my mind it goes totally against the meaning of such an arrangement : advanced freight is not prepaid freight.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

L'orateur dit que le prepaid freight et l'advanced freight sont des choses différentes. Le prepaid freight est un fret acquis à l'armateur que les marchandises arrivent ou non tandis que l'advanced freight est simplement une avance soumise aux règles générales mais qui doit être remboursée si le fret n'est pas gagné.

M. MOREL. — Je crois que la discussion à laquelle nous nous livrons en ce moment n'a qu'un intérêt très minime parce qu'en fait on stipule généralement que le fret payé à l'avance sera acquis à tout événement. Dans ces conditions, en pratique, la question ne se posera pas, mais il serait extrêmement dangereux de dire qu'en l'absence de convention, il suffit que le fret ait été payé d'avance ou qu'il ait été payé des sommes à titre d'avances, pour qu'il soit acquis à tout évènement.

On ne peut pas traiter ainsi le chargeur qui, pour obliger sans doute l'armement, avance du fret d'une façon autre que le chargeur qui ne payera qu'au moment de la délivraison au port de destination et, sauf convention contraire, nous devons dire que le fret payé d'avance en tout ou en partie sera restituable.

HERR Dr. ECKER (Hamburg). — Die Herren die hier auseinandergesetzt haben dass vorausbezahlte Fracht und vorausbezahlter Frachtvorschuss etwas verschiedenes seien, haben vollständig Recht in Theorie; aber in der Praxis giebt es gar kein Unterschied und es würde daher nicht zweckmässig sein in den Entwurf Bestimmungen hineinzubringen die nicht auf beiden Anwendung finden.

Behandeln wir aber beide gleich, so werden wir nur der Praxis zu folgen haben.

(*Verbal translation by Dr. SIEVEKING*)

Dr. Ecker said just now that theoretically it might be quite right to make a distinction between freight prepaid and freight advanced, but in practice it is often very difficult to settle the question whether it is a matter of freight prepaid or a matter of freight advanced.

Dr SIEVEKING. — I may add that the English courts have often dealt with this question and that the most serious arguments on both sides have been brought forward in order to establish that in a certain case it is freight in advance or freight prepaid, and therefore it would be a benefit for the commercial world if we once for all could do away with these very great difficulties, and establish one and the same rule, whether it should be refunded or not.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

Monsieur le Directeur Ecker a dit que s'il est vrai qu'en théorie on peut distinguer entre le fret avancé et le fret payé d'avance, en pra-

tique la situation est identique et dans le but d'éviter des contestations judiciaires, il vaut mieux établir des règles générales.

M. CH. LEJEUNE. — Je tiens à appuyer les vues de M. Ecker. Je suis personnellement, au point de vue pratique, à même de vous dire que dans la matière des assurances également sur cette question d'avance sur fret il a surgi des difficultés et des doutes très sérieux si bien qu'en cas d'assurance sur avances de fret, on est obligé d'employer certaines clauses spéciales — peu connues d'ailleurs — pour éviter des difficultés. Ces clauses évitent à celui qui effectue cette avance du fret, l'intentement des procès qu'il serait sinon obligé de faire dans tous les cas où il s'agirait d'avances sur un fret non acquis, donc restituables en cas de non-arrivée de la marchandise. En effet les assureurs avant de payer exigeraient qu'il soit agi en remboursement contre le capitaine.

La séance est levée. — The conference adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

AFTERNOON SITTING

SOUS LA PRÉSIDENCE DE M. PAUL GOVARE
M^r PAUL GOVARE IN THE CHAIR

M. GOVARE, président. — Nous continuons la discussion de l'article 4.

M. PINŒUS. — Quoique les lois disent le contraire, je voudrais que l'article 4 tel qu'il est proposé par l'Associa-

tion allemande soit adopté. Je ne crois pas qu'il doive être fait une différence entre le fret payé d'avance et l'avance de fret parce que cela ne pourrait donner lieu qu'à des difficultés et des procès. J'ajoute que l'Association suédoise n'a pas eu l'occasion d'examiner et de discuter la question. Mon vote sera donc plutôt l'expression de mon opinion personnelle que de l'opinion de l'Association suédoise.

(*Verbal translation by Dr. SIEVEKING*)

Mr. Pinœus just said that he was sorry that he could not express the opinion of the Swedish delegates because they had not yet discussed this question; but he gave it as his personal opinion that he is perfectly in accordance with the views expressed by the German delegates, that is to say not to treat differently advanced freight and freight prepaid, but to apply to both cases the solution proposed in Article 4 of the first part.

M. GOVARE — Nous passons au vote de l'article 4: Il a été fait des amendements verbalement.

M. DE GRANDMAISON. — C'était simplement d'introduire dans le texte les amendements proposés : « Le fret payé d'avance et l'avance de fret ne peuvent être recouvrés bien que les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage à condition que le navire ait commencé le voyage. »

M. GOVARE. — Je mets aux voix la disposition ainsi modifiée.

On vote.

Il y a unanimité, moins les Etats-Unis.

* * *

Je vous propose maintenant d'entamer la discussion de l'article 5 :

L'armateur est tenu de faire toutes diligences pour mettre le navire en état de navigabilité au moment de la délivrance du navire à l'affréteur ou au commencement du voyage. L'état de navigabilité signifie un état du navire qui lui permette d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Pareil état inclut la mise à bord du navire d'un équipage suffisant (capitaine y compris) de provisions suffisantes et, (pour le cas de navires munis mécaniquement) de combustible suffisant, et de moyens suffisants pour le transport sain et sauf des marchandises dans des circonstances ordinaires de même que les moyens pour le fardage et l'arrimage convenables de la cargaison.

The shipowner is bound to exercise due care and diligence to put the vessel in a seaworthy condition at the time of the delivery of the vessel to the charterer or at the beginning of the voyage. Seaworthiness means a condition of the vessel such as to enable her to perform safely the intended voyage in ordinary circumstances. It includes providing the vessel with a sufficient crew (Master included) with sufficient provisions and (in the case of mechanically propelled vessels) sufficient means for the safe carriage of the goods in ordinary circumstances as well as the means for the proper dunnage and stowage of the cargo.

HERR PRÆSIDENT BRANDIS (Hamburg). — Sie werden bemerkt haben dass der Deutsche Verein eine Änderung vorgeschlagen hat auf Artikel 5, die teilweise redaktionell, aber von grosser Wichtigkeit ist. Es wird zugefügt von uns :

« *Et il en répond jusqu'à concurrence de l'intérêt entier.* ».
Das soll nur den Zweck haben dass der Rheder für die

Seetüchtigkeit strenger haften soll als für ein Verschulden. Mit dem Vertrag über Beschränkung der Rhederhaftung wird die Haftung bis auf £ 8 eingeführt für alle Unglücksfälle die herbeigeführt sind durch ein Verschulden des Kapitäns oder der Mannschaft. Hier handelt es sich aber um etwas Anderes : dass er auch haften soll für Seeuntüchtigkeit, und das ist nicht gut ausgedrückt in Art. 5. Was das für Folgen hat wenn er diese Vorschriften übertreten hat, ist in diesem Paragraphen nicht gesagt, und ich halte es für nothwendig hinzuzufügen dass er haftet mit seinem ganzen Vermögen.

Die zweite Bemerkung bezieht sich auf den Schlusssatz, den wir kürzer fassen wollten :

« La responsabilité s'étend aussi à l'équipement, à l'armement et aux aménagements nécessaires au transport en toute sécurité des marchandises reçues ».

Ich glaube dass diese Fassung genügt.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Brandis a défendu l'amendement allemand à l'article 5. L'Association allemande propose d'ajouter « et il en répond jusqu'à concurrence de l'intérêt entier ». Ceci vise la question de la limitation de responsabilité éventuellement au droit d'abandon. Comme il y aurait faute personnelle dans le défaut de navigabilité, il faut que l'armateur soit tenu personnellement de l'innavigabilité. De même l'Association allemande propose d'ajouter « la responsabilité s'étend aussi à l'équipement, à l'armement et aux aménagements nécessaires au transport en toute sécurité des marchandises reçues ».

M. Brandis ajoute que si tout le monde est d'accord là-dessus, il y a lieu de le dire.

M. GOVARE. — Sur ces deux amendements ? C'est évidemment beaucoup plus une question de rédaction qu'une question de principe. Nous sommes tous d'accord qu'il faut que le navire soit en bon état de navigabilité.

HERR ALBERT FRANKFURTER. — Ich möchte nur auf die Worte des Präsidenten reflektieren und im Namen des Oesterreichischen Vereins mittheilen dass wir mit dem letzten Amendement einverstanden sind, nicht aber mit dem ersten, der in Kontrast steht mit unseren früheren Abstimmungen. Unsere Ansicht geht dahin dass mit dem « Abandon » jede Verantwortung als Rheder erfüllt ist.

* * *

I want to say that the Austrian Society for International Maritime law quite agrees with the second amendment of the Germans which makes this paragraph clearer than the English one, but not with the first.

Mr. DOUGLAS OWEN. — May we have it in English ?

M. ALBERT FRANKFURTER. — That the owner is obliged to take care for the seaworthiness of the steamer.

I said that we accept the amendment which says « la responsabilité s'étend aussi à l'équipement » and so on. But we absolutely object to the responsibility going beyond the value of the ship, which in the opinion of our Society also is in conflict with our decisions on limitation of liability.

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, the principal question which I think inheres in Article 5 is the question whether as a matter of fundamental principle of law the owner of cargo or the owner of ship should bear the loss in the event that the ship be defective owing to the fault, we will say, of the repair man, or of the builder of the ship, but not owing to the fault of the shipowner himself in the selection of the repairer or builder, or otherwise. In such a case as that, it has seemed to those of us

who live in America that it is more just that the shipowner should bear the loss, because it is he who chooses the builder of the ship and the repairer of the ship, and the cargo-owner would seldom be able to challenge his choice, even though really unwise or improper. Nevertheless the shipowner is always, of course, at liberty to shift that burden to the cargo-owner if he insert proper stipulations in the Bill-of-Lading.

I have therefore to propose the following substitute for Article 5 : « The shipowner is liable to the cargo-owners for the consequences of the unseaworthiness of his vessel. » You note I do not say for due care and diligence in making the vessel seaworthy, but I say for « the unseaworthiness of his vessel ». « Seaworthiness means a condition of the vessel such as to enable her to perform safely the intended voyage, notwithstanding the dangers reasonably to be anticipated as incident thereto. » I have changed the language slightly of our draft treaty in the second sentence, because there it reads : « to enable her to perform safely the intended voyage in ordinary circumstances ». I fear that might be construed to mean « in ordinary weather », whereas I think that the owner of the ship should do something more than provide a ship for ordinary weather : he should provide for a reasonable gale.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

M. Brown insiste pour que l'armateur soit responsable de l'innavigabilité, tout au moins lorsqu'elle est due à une faute de l'armateur, par exemple, dans la construction ou dans la réparation du navire.

Il propose un amendement conçu comme suit :
« Le propriétaire du navire est responsable envers les chargeurs de la navigabilité du navire. La navigabilité signifie l'état du navire capable d'accomplir le voyage projeté en tenant compte des dangers et fortunes de mer que l'on peut raisonnablement prévoir. »

Mr. ARTHUR SERENA. — He is bound to by law.

M. DE GRANDMAISON. — Je suis frappé de la longueur et du peu de clarté de l'article 5 et je me demande s'il est nécessaire de donner tant de détails qui sont forcément incomplets et très longs. Je crois qu'il serait bien préférable de dire « l'armateur est tenu de faire toute diligence pour mettre le navire en état de navigabilité » et d'ajouter par exemple ensuite « l'état de navigabilité est déterminé par les lois et règlements nationaux. » Il n'existe pas une seule législation qui ne prévoie ce qu'est l'état de bonne navigabilité. Toutes indiquent ce qu'il faut mettre à bord comme équipage, armement, combustible, etc.

Je propose donc ce texte comme étant le plus bref possible et laissant aux législations nationales le soin de déterminer tous ces détails. Pourquoi ne pas dire simplement que « l'armateur est tenu de rendre le navire navigable » ? S'il ne le fait pas, il est responsable. Je crois même qu'il n'est pas utile d'indiquer qu'il est responsable parce que cela va de soi. Si l'armateur est tenu d'avoir un navire en état de bonne navigabilité et s'il ne le fait pas, il commet une faute et d'après le droit commun est responsable, et il est évidemment inutile de surcharger le texte.

A mon avis, j'interromprais l'article 5 au bout de la première phrase en imposant à l'armateur de livrer un navire en bon état de navigabilité.

HERR G. EDZARD (Bremen). — Ich kann nicht anerkennen dass die Gründe die gegen unseren Vorschlag geltend gemacht worden sind, ausschlaggebend sind. Es ist nicht richtig dass wir uns mit dieser Bestimmung von dem allgemeinen Princip entfernen, und das eine unbeschränkte Haftung für Seeuntüchtigkeit im Widerspruch steht mit den in Venedig gefassten Beschlüssen.

Das allgemeine Princip beruht darauf dass der Rheder seines Schiffes nicht mächtig ist, dass er das Schiff der

Gewalt eines anderen Menschen anvertrauen muss, dass ihm deswegen nicht zugemutet werden kann persönlich für dessen Verschulden zu haften.

Hier ist es aber etwas Anderes; hier ist er des Schiffes mächtig. Er kann das Schiff sehen; er kann urtheilen, und soviel ich weiss ist es der Gedanke aller massgebenden Rechte dass für die Seetüchtigkeit unbeschränkt gehaftet wird, wohl besonders ist dies der Fall für das Englische Recht: diese Haftung ist eine *implied warranty*. Jetzt wird vorgeschiagen wir sollen, gegen die Vorschriften aller Rechte, die Haftpflicht der Rheder auch hierin beschränken.

Der Unterschied ist aber der folgende — und dann komme ich auf das was der Amerikanische Abgesandte soeben gesagt hat — : der Rheder soll nicht unbeschränkt haften für Verschulden seiner Angestellten, wenn er ihrer nicht mächtig ist. Das hat zur Folge dass er allerdings zu haften hat für die Verschulden durch einen Angestellten begangen. Wenn er sich von Sachverständigen bedient, kann er sich später darauf nicht berufen und sagen: ich habe das Schiff von Sachverständigen untersuchen lassen; denn das sind seine Gehilfen und für deren Verschulden hat er einzustehen wie für sich selbst.

Das ist also eine Modification des Englischen Rechtes; wir wollen nicht eine unbedingte Verantwortlichkeit. Wenn der Rheder alles getan hat was in seiner Kraft steht um ein seetüchtiges Schiff zu besorgen, dann soll er frei sein von jeder Verantwortlichkeit; wir können also nicht bestimmen dass er haften soll wenn kein Verschulden seinerseits, oder seitens seiner Gehilfen, vorliegt.

(*Verbal translation by Dr. SIEVEKING*).

Mr. Edzard said just now that if we establish, as the German delegates proposed, an unlimited personal liability of the owner for

seaworthiness we do not put ourselves at variance with the conclusions we arrived at in Venice, or with the proposals made by the Brussels Conference, because a limited liability shall only apply to cases where the owner has lost the control of his ship; but in a case of unseaworthiness he has not lost the control of his ship. He can control the ship himself or through his employees; and therefore we should not put up a rule which is at variance with all the laws of all the civilised nations; only we do not go as far as the English law which Mr. Brown advocates, that is to say, we do not want an implied warranty of seaworthiness, but we only want to make the owner responsible if he or his agents have not applied due care and diligence.

M. ULRICH. — Je me rallie à l'opinion exprimée par M. de Grandmaison qui veut que le propriétaire de navire soit responsable de la navigabilité de son navire d'après les lois de son pays parce que je prévois qu'il n'y aura pas moyen de s'entendre sur cette question. Il s'agit bien de trois systèmes différents en présence. Le système anglais et le système américain est que le propriétaire de navire garantit la navigabilité de son bâtiment. En France le propriétaire du navire doit faire toute diligence pour rendre son navire navigable. En Allemagne, il est obligé d'appliquer les soins d'un bon frêteur diligent. Comment voulez-vous parvenir à une solution unanime en une heure de discussion?

Je ne crois pas que cela soit possible. Je me borne donc en ce moment à me rallier à l'opinion de M. de Grandmaison.

Mr. DOUGLAS OWEN. — Sir, M. de Grandmaison has suggested that in place of the words used in this clause a reference should simply be made to the navigability of the ship as being sufficient. Now that would not at all be sufficient for English purpose. Navigability is only one of the elements which go to constitute seaworthiness in a ship, according to English Law —. I grant you it is a very im-

portant one. For instance, a ship undertakes to carry specie : the ship's safes must be in such a condition as to protect the specie on its way; or the ship is not seaworthy. She undertakes to carry a cargo of tea; if previously she has been carrying a cargo of petroleum, and the petroleum taints the new cargo of tea, the ship is not seaworthy. The ship has to be seaworthy, which means more than seaworthy in the ordinary acceptation. It means cargo-worthy. A ship must be fit to carry the particular cargo that she undertakes to carry in order to be seaworthy. I could give many instances, but I have given two which are sufficient to illustrate my meaning. And for that reason I cannot agree with M. de Grandmaison's suggestion that we should substitute « navigability » for « seaworthiness ».

M. BRANDIS. — La loi en Allemagne est tout à fait la même.

M. GOVARE. — Je crois que M. Lyon-Caen vous dira que la loi est la même en France et qu'un navire ayant été chargé de pétrole et chargeant du thé, si le thé délivré rapporte le goût du pétrole, le propriétaire de la cargaison aura une action contre l'armateur. Si nous cherchons non pas dans les étiquettes mais dans le fond du sac, nous serons tous d'accord.

La proposition est imprimée. Je ne la relis pas. Voici la proposition qui vient d'être formulée : « l'armateur est responsable envers le chargeur de la navigabilité du navire. La navigabilité signifie l'état du navire capable d'accomplir le voyage proposé en tenant compte des dangers et fortunes de mer que l'on peut raisonnablement prévoir ».

Je ne vois pas une grande différence de fond entre la déclaration de M. Brown et la déclaration allemande. Et véritablement au sujet de ce qu'il faut pour mettre un navire en état convenable pour qu'il parvienne à flotter sur l'eau

et au sujet des soins particuliers de la cargaison qu'il s'agit de transporter, il ne peut guère y avoir de grande différence. Il n'y a que la proposition de M. de Grandmaison qui est légèrement différente « que l'état de navigabilité soit déterminé par les règlements et lois nationaux. »

C'est également l'idée de M. Ulrich. Il n'y a au fond pas de différence d'opinion. Je crois par conséquent que nous pouvons adopter la première partie de l'amendement allemand jusqu'à « pareil état inclut la mise à bord » et la seconde partie « l'état de navigabilité est déterminé par les règlements et lois nationaux ».

(à M. Brandis) Vous n'êtes pas d'accord?

M. BRANDIS. Non, je ne suis pas d'accord. Nous désirons seulement voter sur l'amendement de M. de Grandmaison parce que notre intention n'est pas de laisser cela aux législations nationales.

M. ALBERT FRANKFURTER. — I want to withdraw my proposition.

M. GOVARE. — Je mets aux voix l'amendement de M. de Grandmaison. (*Vote*). L'amendement de M. de Grandmaison est adopté.

Il est entendu que la première partie de l'article 5 sera conforme aux désirs de l'Association allemande et qu'on y ajoutera la seconde partie de la proposition de M. de Grandmaison renvoyant pour les conditions aux législations nationales.

* * *

Nous passons à l'article 6 :

L'armateur ne peut pas transporter les marchandises par un navire autre que celui The shipowner is not allowed to carry the goods by another than the chartered

qui est affrété excepté dans vessel except in cases of les cas de détresse survenant distress which occur after après le commencement du the commencement of the voyage.

M. BRANDIS. — Cela n'a pas été préparé. Il me semble qu'il est difficile pour nous d'entamer la discussion de cet article que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner préalablement dans les associations nationales. On pourrait passer à la discussion de l'article 9.

M. DE GRANDMAISON. — Il est impossible de continuer la discussion de tout le projet ce soir et je crois qu'à l'heure actuelle nous ne pourrons plus discuter qu'un ou deux articles encore.

M. GOVARE. — Je serais très disposé à suivre le désir de la délégation allemande et d'aborder la discussion d'un point qui a fait l'objet d'études. Nous avons commencé le Chapitre II du contrat d'affrètement, mais je voudrais savoir pourquoi la délégation allemande, ayant travaillé les cinq premiers articles, s'est arrêtée à l'article 6 pour sauter à l'article 17 ?

M. SIEVEKING. — La raison, c'est que l'article 17 contient un des principes les plus importants du droit maritime et que sans s'être au préalable entendus sur ce principe, il est tout à fait inutile de discuter les détails contenus dans les autres articles.

* * *

I said the reason why we have discussed Article 17, after the 5th Article, is because that article contains one of the most difficult problems of maritime law, and, without having settled that, it is quite impossible to discuss the other questions in detail, and I really think that it is

impossible for us to-day, without being prepared, to discuss Article 6.

M. GOVARE. — Je pense que les raisons qui viennent de nous être données sont dominantes. Nous allons donc aborder l'intéressante question de l'article 17 et si nous réussissons à terminer cette question, à nous mettre d'accord et à voter avant la fin de la séance, nous reparlerons de l'article 6 d'une façon très rapide, au moins en première lecture, de manière à ce qu'à la prochaine conférence, nous puissions reprendre ces objets les ayant déjà passés par un premier crible.

ARTICLE 17

Dans tous les cas d'affrètement, soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements en cueillette ou autrement, le propriétaire du navire (owner) seul (et non l'affréteur ou l'armateur à temps) est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des actes du capitaine et de l'équipage dans la mesure où, quoique suivant les instructions de l'affréteur,

In all cases of affreightment whether the ship is run under time-charter by a pro tempore owner, by a charterer having hired the ship for the purpose of sub-chartering the same or employing her for general cargo or otherwise, the owner alone (and not the charterer or pro tempore owner) is, as regards the cargo-owner, shipper, consignee or any other person interested in the cargo, liable for the acts of the Master and crew in so far as they although following the instructions of the Charterer are still to be considered as acting in the service of the shipowner. The shipowners' liability is

fréteur, ils sont néanmoins à considérer comme se trouvant au service du propriétaire du navire. La responsabilité des propriétaires de navire est réglée par le traité relatif à la responsabilité des propriétaires de navire.

Dans la mesure où le capitaine ou l'équipage ne peuvent pas être considérés comme les préposés du propriétaire, l'affréteur ou l'affréteur à temps seul sera responsable et non le propriétaire du navire. Néanmoins les créanciers auxquels un privilège sur le navire et le fret a été accordé par le traité sur les hypothèques et priviléges maritimes, conservent ce privilège et peuvent l'exercer pour toute réclamation au profit de laquelle pareil privilège a été accordé.

M. GOVARE. — Vous avez vu que la délégation allemande propose d'ajouter les mots « dans tous les cas d'emploi d'un navire appartenant à autrui » et qu'elle ajoute également « l'armateur et le fréteur sont responsables solidairement des faits des membres de l'équipage etc... » et enfin, toute la partie finale disparaît.

HERR PRÆSIDENT BRANDIS (Hamburg). — Ich glaube nicht dass es viel Zweck hat die Diskussion anzusetzen; durch die hiesige Diskussion ist die Materie so wesentlich

regulated by the treaty relating to shipowners' liability.

As far as the Master or crew cannot be considered as being servants of the owner the Charterer (or pro tempore owner) alone and not the shipowner is responsible. Nevertheless those creditors to whom a lien on ship and freight has been granted in the treaty relating to ships mortgages and liens remain entitled to their lien and may enforce the same for any claim in respect of which such lien accrued.

umgestaltet dass ich nicht denke dass was wir darüber gesagt haben, stehen bleibt. Es ist im letzten Moment dass die Frage der Seetüchtigkeit an die Gesetzgebungen der verschiedenen Länder überlassen wurde und da wir uns nicht darüber einigen können was Seetüchtigkeit ist, sondern dass dies etwas ist in einem Land, und in anderen Ländern etwas Anderes, — dann habe ich keine Hoffnung und halte ich es also für zwecklos dass wir jetzt über Artikel 17 beraten.

(*Verbal translation by Dr. SIEVEKING*)

Mr. Brandis said just now that, as we have voted on the resolution proposed by M. de Grandmaison, that is to say, that we have decided to leave the definition of what « seaworthiness » is to the legislature of every single country, it would be quite impossible to arrive at an understanding with regard to the relations between charterer, time-charterer, shipowner and so on, as they have been put down in this Article 17. Mr. Brandis said we must have a clear definition of what seaworthiness is in order to be able to discuss this Article.

M. ALBERT FRANKFURTER. — I must declare on behalf of our Society that we quite agree with Mr. Brandis' objections in this matter, and I venture to suggest that if we could put the question of seaworthiness again to the vote, and explain what we really mean by it, and what we want, we should perhaps find that another decision would be given different from what was given before. Therefore I would propose, after a good explanation of the matter, to return to voting on that point.

(*Traduction orale par M. SMEESTERS*)

L'orateur dit que sur cette question de navigabilité on pourrait très probablement arriver à une entente si on s'expliquait nettement et clairement, et si on revenait sur le vote émis.

M. GOVARE. — Ce que je voudrais savoir c'est comment le fait de laisser à chaque loi nationale le soin de dire quelle est la définition légale de navigabilité, nous empêche de discuter les rapports de l'armateur avec l'affréteur et le time-charterer.

M. LE JEUNE. — Ce n'est pas la première fois dans nos conférences qu'on décide en première lecture des choses qui, examinées à nouveau dans des conférences suivantes, sont modifiées. Je ne vois donc aucune raison de procéder comme le propose M. le Président Brandis. Je crois que la décision a été prise et que quand elle a été prise, il faut s'y tenir dans cette conférence quitte à voir ultérieurement s'il y a lieu d'y revenir. Je pense donc qu'il faut continuer la discussion.

M. GOVARE. — Si la question de navigabilité est réservée, en quoi cela empêche-t-il de dire qu'en cas d'affrètement en *time-charter*, le propriétaire du navire seul et non l'affréteur ou l'armateur en doit être responsable ?

Mr. FRÉDÉRICK BROWN. — Mr. President, I only want to say a word. In view of the fact that my duty to my country has compelled me to make so many objections before this Conference until I fear that I have wearied the patience of everybody, it gives me great pleasure to be able to say that I am wholly in accord with the text of Article 17 as prepared by the London Commission.

(*Traduction orale par M. SIEVEKING*).

M. Brown nous dit que cette fois il est tout à fait d'accord avec toute la proposition, telle qu'elle a été faite par la Commission de Londres et qu'il accepte l'article 17 tel quel.

M. GOVARE. — Il est bien entendu que nous ne discutons pas la question de rédaction parce qu'elle aura besoin d'être allégée au point de vue du style. Le texte de Londres dit :

Dans tous les cas d'affrètement, soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements en cueillette ou autrement, le propriétaire du navire (owner) seul (et non l'affréteur ou l'armateur à temps) est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur ou destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des actes du capitaine et de l'équipage dans la mesure où, quoique suivant les instructions de l'affréteur, ils sont néanmoins à considérer comme se trouvant au service du propriétaire du navire. La responsabilité des propriétaires de navire est réglée par le traité relatif à la responsabilité des propriétaires de navire.

Dans la mesure où le capitaine ou l'équipage ne peuvent pas être considérés com-

In all cases of affreightment whether the ship is run under time-charter by a pro tempore owner, by a charterer having hired the ship for the purpose of sub-chartering the same or employing her for general cargo or otherwise, the owner alone (and not the charterer or pro tempore owner) is, as regards the cargo-owner, shipper, consignee or any other person interested in the cargo, liable for the acts of the Master and crew in so far as they although following the instructions of the Charterer are still to be considered as acting in the service of the shipowner. The shipowners' liability is regulated by the treaty relating to shipowners' liability.

As far as the Master or crew cannot be considered as being servants of the owner.

me les préposés du propriétaire, l'affréteur ou l'affréteur à temps seul sera responsable et non le propriétaire du navire. Néanmoins les créanciers auxquels un privilège sur le navire et le fret a été accordé par le traité sur les hypothèques et priviléges maritimes, conservent ce privilège et peuvent l'exercer pour toute réclamation au profit de laquelle pareil privilège a été accordé.

et les Allemands proposent de remplacer tout cela par :

Dans tous les cas d'emploi d'un navire appartenant à autrui, l'armateur et l'affréteur sont responsables solidairement des faits des membres de l'équipage.

Le fréteur aussi jouira de la responsabilité limitée, telle qu'elle est prévue pour les armateurs dans la Convention internationale concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

C'est une différence de rédaction peut-être ; je n'y vois pas une différence de principe. Le second paragraphe vient ensuite.

Il y a une question qui demande à être examinée, c'est de savoir si, lorsqu'il y a une erreur commise, cette

the Charterer (or pro tempore owner) alone and not the shipowner is responsible. Nevertheless those creditors to whom a lien on ship and freight has been granted in the treaty relating to ships' mortgages and liens remain entitled to their lien and may enforce the same for any claim in respect of which such lien accrued.

In all cases where a ship is employed which belongs to another party, the owner and the charterer or pro tempore owner are jointly liable for the acts of the crew.

The charterer shall also have the benefit of limited liability such as it is provided for shipowners in the International Convention on Limitation of shipowners' liability.

erreur incombe solidairement au propriétaire et au time-charterer ?

M. BERLINGIERI. — On demande de substituer au mot propriétaire les mots « armateur et fréteur ». Le mot « propriétaire » saute donc ?

M. GOVARE. — D'après la loi française on distingue entre armateur et propriétaire.

M. SMEESTERS. — Il est presque surprenant que personne ne demande la parole. Je ne me serais pas permis de la prendre n'ayant pas l'expérience de vos conférences, mais il est surprenant que personne ne désire parler sur une question aussi intéressante, car elle soulève une des controverses les plus piquantes du droit maritime.

L'affrètement en time-charter est très fréquent et la question de savoir si la responsabilité pour la faute du capitaine doit remonter au propriétaire ou si elle doit être supportée par le chargeur, est extrêmement délicate et intéressante puisqu'elle soulève ici deux questions contradictoires.

Vous avez le système de la Commission de Londres et d'autre part le système de l'Association allemande.

D'abord le système allemand, qui est le plus radical et qui dit que l'armateur et le time-charterer sont tous deux responsables : responsabilité solidaire. A côté de cela, vous avez le système de la Commission de Londres. Ce système, vous l'avez vu, est assez judicieux. Il distingue : ou bien la faute a été commise par le capitaine en tant que représentant le propriétaire du navire, et alors ce dernier est responsable, ou bien la faute est commise par le capitaine en tant que représentant du time-charterer, et alors celui-ci est responsable. C'est-à-dire, responsa-

bilité de l'armateur dans un cas, responsabilité du time-charterer dans les autres cas. Il s'agira donc de savoir en quelle qualité le capitaine agissait en commettant la faute.

En cas de collision, le capitaine agirait pour compte du propriétaire de navire puisque pour la faute de navigation, le propriétaire serait responsable. Je comprends moins facilement le cas où le capitaine aurait antidaté les connaissances et tout ce qui concerne les manipulations de la cargaison elle-même. Les membres de l'Association allemande font des signes d'assentiment qui me font croire que j'ai compris leur intention.

Quant à moi, je me rallie plutôt à la Commission de Londres. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de prononcer dans tous les cas une responsabilité solidaire du propriétaire et du time-charterer. Voici qu'un navire a une collision due à une faute du capitaine. Le capitaine a été mis à bord par l'armateur. C'est lui qui a choisi ce capitaine; c'est lui qui a recruté tout l'équipage. Le time-charterer n'y a aucune intervention. Il a simplement loué ce navire; moyennant une somme fixée, il prend ce navire tout équipé, tout armé et son bénéfice consiste dans la différence entre deux frets. Peut-on rendre le time-charterer responsable des fautes de ce capitaine qu'il n'a pas choisi et qu'en somme il ne connaît pas? Ce principe me paraît contraire aux principes généraux admis à la Conférence de Bruxelles en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires. Cela représenterait une espèce de responsabilité personnelle puisque le projet de Bruxelles commence en disant « le capitaine est responsable sur le navire et sur le fret... », c'est-à-dire, qu'en principe le propriétaire n'est pas personnellement responsable, mais seulement en tant que représentant le navire et le fret. De l'expédition on fait comme une individualité,

une espèce de société. Cette « universitas juris » est responsable envers les tiers.

Si par conséquent ce navire cause un accident de navigation, c'est cette aventure qui est responsable. Seulement comme en droit on dit que le propriétaire est responsable de cette aventure, l'origine du droit d'abandon n'est pas autre chose que cela et se base sur une sorte de responsabilité réelle du propriétaire de navire.

Si nous admettons ce principe, il est évident que nous allons, dans un système tout nouveau, dire que le time-charterer sera responsable. Sur quoi le time-charterer va-t-il l'être ? Le propriétaire du navire a le navire et le fret, mais le time-charterer ne peut abandonner une chose qui ne lui appartient pas. Comment allez-vous donc justifier une limitation de responsabilité ? Comment conçoit-on que le time-charterer puisse se libérer de cette responsabilité par abandon ? Il faut dire : c'est le propriétaire qui est toujours responsable envers les tiers des fautes de l'équipage qu'il a choisi. Cela me paraît juste et équitable. Est-ce que maintenant il n'y a pas lieu d'accepter une exception à ce principe général ? Oui, il peut y avoir lieu à certaine exception et on se demanderait si pareille exception n'est pas utile quand le time-charterer lui-même a choisi l'équipage et désigné le capitaine. Si ce capitaine a été engagé comme préposé, la responsabilité de son commettant dans ce cas-là se comprendrait. J'ajoute immédiatement que je ne serais pas partisan même de cette distinction.

On dirait donc que lorsqu'un time-charterer a choisi le capitaine et l'équipage, c'est lui qui répond, le propriétaire n'étant plus responsable. Mais il est évident que les tiers n'ont pas à s'occuper des conventions entre propriétaire et time-charterer. Ces tiers sont étrangers à cette convention. Leur gage est le navire et le fret, puisqu'on maintient

le droit de privilège sur le navire et le fret. S'ils peuvent le saisir est-ce que ce n'est pas en définitive le propriétaire qui va supporter cette responsabilité ? Vous pouvez dire, il est vrai, qu'on peut exercer un recours contre le time-charterer, mais si celui-ci est insolvable ? Vous voyez donc que le système est illogique tandis qu'il est très logique que nous disions que le propriétaire reste responsable.

Le propriétaire pourra se retourner contre le time-charterer puisque c'est avec lui qu'il a traité et au besoin il peut prendre des garanties. Si on n'admet pas ce système, on aboutit à de véritables iniquités. On pourrait faire des affrètements simulés. On donnerait le navire en time-charter à un homme de paille qui n'a pas la moindre surface. Il faut donc que le propriétaire reste responsable de son capitaine et de son équipage et qu'il reste responsable dans tous les cas, même s'il s'agit de fautes commises dans la manipulation de la cargaison, d'une anti-date de connaissance etc. On peut se trouver vis-à-vis de tiers pour lesquels la situation est différente, où le porteur de connaissance n'est pas absolument étranger, c'est-à-dire, où il est en définitive intéressé, mais les commerçants qui reçoivent des marchandises par un navire ne sont-ils pas tous intéressés à avoir devant eux un homme solvable ? Vous ne pouvez donner au porteur de connaissance de véritables garanties que si vous maintenez vis-à-vis de celui-ci la responsabilité du propriétaire de navire, quitte à ce dernier à se retourner contre le time-charterer. Je déposerai donc un amendement car je ne puis accepter ni le système de la commission allemande ni celui de la Commission de Londres.

M. GALIBOURG (St-Nazaire). — Ce qui fait la difficulté de la question actuelle, c'est la diversité des rapports qui peuvent exister entre un armement et le propriétaire de

navire d'un côté, et l'armement et le propriétaire de la cargaison d'autre part. Ainsi, en supposant que l'armateur ait cédé pour un temps déterminé le navire à un tiers, qui aura la faculté de faire tout ce qu'il voudra du navire, le propriétaire et l'affréteur seront-ils solidairement responsables de tous les actes du capitaine vis-à-vis des tiers, des chargeurs de la cargaison ? Il n'est pas possible de l'admettre. Car remarquez qu'en principe et d'une façon générale, si chacun est responsable de ses fautes et de celles de ses mandataires, il n'est et ne peut être responsable que de cela. Si vous voulez vous donner la peine d'analyser un peu la situation des parties dont il s'agit, vous allez voir que la solidarité n'est pas possible.

Lorsque le capitaine représente le navire, il est indiscutable qu'il est responsable et comme tel il engage sa responsabilité personnelle et il engage la responsabilité de celui dont il est le mandataire. Si au contraire, il a agi, non pas comme mandataire de son armateur, mais comme mandataire de l'affréteur, comment voulez-vous, en pareil cas, conclure que l'armateur soit personnellement engagé par la faute de quelqu'un qui n'est pas son préposé ? Prenons un exemple : Voilà un navire qui est affrété avec le capitaine et l'équipage. L'armateur dit au capitaine : « désormais vous continuerez à être mon mandataire pour tout ce qui concerne la conduite nautique ; pour le reste vous serez à la disposition de l'affréteur à temps. » Le capitaine agit donc comme préposé de l'armement pour ce qui concerne la navigation. Mais ce n'est pas là tout le rôle du capitaine. Il a bien d'autres choses à faire. Il n'a pas seulement la conduite du navire ; il représente également d'autres intérêts. Supposons par exemple que l'affréteur sous-traite lui-même un affrètement en vertu d'une charte-partie pour aller dans n'importe quel port — prenez par exemple Londres. Le capitaine est prévenu que le charge-

ment est pour Londres ; mais l'affréteur lui dit d'aller ailleurs. Est-ce que le capitaine est encore le représentant de l'armement ? Non, s'il obéit à l'affréteur, s'il exécute ses ordres, c'est ce dernier qu'il engage. Par conséquent, il me semble qu'il faut établir une distinction fondamentale. Le capitaine engagera les intérêts qu'il représente ; s'il agit pour compte de l'armement, ce dernier sera responsable ; s'il agit au contraire pour compte de l'affréteur, c'est ce dernier qui répond. Et l'honorable préopinant prévoyait bien l'objection. Il disait qu'il y a là un péril pour les tiers : supposez que l'on prenne comme affréteur un homme de paille. Est-ce que la marchandise ne doit pas courir des dangers véritables si elle est confiée à quelqu'un qui n'a aucune espèce de responsabilité ?

Mais avant tout, il s'agit de voir avec qui le chargeur a traité, à qui il a fait crédit. Ce n'est pas au navire.

Il est évident que si le capitaine distrait les marchandises qui lui ont été confiées, il commet une faute qui engagé sa responsabilité personnelle et celle de l'armateur. Mais dans l'hypothèse que je vous signalais il y a un instant, comment voulez-vous admettre une responsabilité en même temps pour l'armateur qui n'en peut mais, et pour l'affréteur à qui on a fait crédit ?

Il y aurait peut-être lieu d'examiner s'il n'y a pas moyen de trouver une meilleure rédaction, car la phrase est tellement longue qu'il faut déjà une attention assez grande pour essayer de comprendre ce qu'il y a derrière les mots, et plusieurs de mes amis m'ont dit qu'ils ne comprennent que médiocrement la rédaction proposée.

Mr. FR. BERLINGIERI (Gènes). — Je crois qu'il est nécessaire que nous nous entendions d'abord sur le mot que nous allons employer. J'ai entendu prononcer, pour la première fois à cette conférence le mot « armateur ». Je

pense qu'on entend par là le propriétaire de navire. Aussi, j'ai entendu M. Edzard qui, en parlant de la proposition de l'honorable commission allemande, a prononcé les mots « armateur » et « fréteur » et il a toujours continué à en parler comme s'il s'agissait du propriétaire de navire. Or il est nécessaire que nous sachions s'il s'agit du propriétaire ou de l'armateur. Par exemple, selon notre législation, l'armateur pur et simple ne peut se libérer au moyen de l'abandon. Si vous entendez, dans la proposition faite, parler du propriétaire de navire et de l'affréteur, alors nous nous sommes entendus sur le mot et il me semble que l'on pourrait accueillir jusqu'à un certain point le système de la responsabilité solidaire. Je crois qu'on devrait alors établir une distinction entre les fautes nautiques du capitaine et ses fautes commerciales.

Cette distinction, nous la trouvons dans le Harter Act. Elle est très nette et je conçois que quand il s'agit de fautes nautiques, le propriétaire doive seul être responsable, parce que, même dans le Harter Act, c'est le propriétaire qui a choisi le capitaine et l'équipage. Donc s'il y a faute nautique on ne comprendrait pas pourquoi l'affréteur en time-charter devrait répondre. Mais quand il s'agit de fautes qui peuvent être commises par le capitaine en tant que représentant les intérêts du time-charterer, la gestion commerciale, on ne pourrait pas dire dans l'intérêt de la navigation même que le propriétaire de navire ne doit pas en répondre, — encore que la faute soit commise par le capitaine comme agent commercial de l'affréteur. On me dira, peut-être, que cela n'est pas juste parce que le propriétaire de navire n'a pas à se mêler de la gestion commerciale. Rien n'empêche de tenir le propriétaire responsable sauf son recours contre l'affréteur. Dans le système que je vous propose, on aurait toujours la responsabilité du navire vis-à-vis des tiers.

Mais il est nécessaire que nous ne mettions pas le mot « armateur » ou que nous nous entendions d'une façon très explicite sur la signification juridique du mot « armateur ».

M. H. LU^REAU (Bordeaux). — Je trouve que c'est bien compliquer les choses. Je me permettrai de contester respectueusement que ce système soit fondé en droit.

Je trouve qu'en matière de contrat d'affrètement comme dans tout autre contrat nous devons respecter le principe que le contrat ne peut avoir d'effet qu'entre les parties qui le souscrivent et qu'il est rigoureux d'accorder une action du chargeur contre le propriétaire de navire avec lequel il n'a pas traité.

Au fond, c'est l'armateur qui doit supporter les conséquences du dommage car suivant le droit l'affréteur appellera en garantie l'armateur.

M. GOVARE. — Ce que vous appelez « armateur » c'est en somme le propriétaire du navire.

M. LÉON HENNEBICQ (Bruxelles). — Je demande la parole pour appuyer nettement ce qui a été très bien dit par mon ami Smeesters. La solution qu'il a proposée me paraît la seule pratique et la seule simple. Une solution pratique c'est assurément la principale considération dans une conférence qui comprend tant de praticiens et le fait incontestable qui domine dans cette matière et qu'on ne doit jamais perdre de vue c'est le développement considérable du time-charter à l'époque actuelle. Assurément, on a parlé de time-charterers qui pourraient être des hommes de paille. Cela ne surprendrait personne et si vraiment on n'avait de recours que contre des personnes présentant peu de garanties, cela apporterait un tel trouble dans les affaires que l'hypothèse ne pourrait pas être envisagée comme négligeable.

D'un autre côté, c'est un système simple qui comme le disait M. Smeesters, présente une garantie constante et constamment visible.

Dr. SIEVEKING. — Gentlemen, I quite agree with what has been said by our French and Italian friends, but nevertheless I think if you look at things as they happen in practice, a good deal might be said in favour of the German proposal. First of all in English I cannot make a difference between « propriétaire du navire » and « armateur », because « armateur » would be shipowner, and « propriétaire du navire » would be the owner of the ship. It is perfectly true that in law you cannot logically make a person liable for the faults of persons who are the employees or the agents of another person. Nevertheless (I take three persons, cargo-owner, charterer and shipowner) we propose to make also the charterer liable for the faults of the employees of the shipowner, and the reason is the following. Take the case of a cargo-owner who goes to the office say of the Messageries Maritimes and says « I want to convey 5000 bags of coffee from one place to another ». The Messageries Maritimes say « Very well, we thank you. Send the bags please to such and such a place and they will be conveyed to any port you like ». Now the cargo-owner deals only with the Messageries Maritimes. He goes to the Messageries Maritimes because he knows it is a solvent Company. But it happens that the Messageries Maritimes have no ship of their own at their disposal (it often happens so with big Companies) and therefore they charter any vessel they can find — a tramp vessel — from a small owner. They do not say a word of it to the cargo-owner : they simply convey his cargo in a vessel they have chartered from a very small owner. Now I think it would be unjust on the part of the Messageries Maritimes if a

loss happened, to say to the cargo-owner « Oh my dear Sir, we will not pay you anything ; go to the small owner : it is his vessel ». If he goes to the offices of the small owner he will get nothing. That is the reason why we say both should be liable — for merely practical reasons. Now you might say that the cargo-owner has always a certain security in the ship and the freight. Is that really correct? You do not know what will happen at Brussels. You do not know what sort of liens may be conceded, and I have the impression that no lien will be given to the cargo-owner for the loss of his cargo or for claims arising out of damage done to the cargo. Well if he has not got a lien then the security is worth nothing ; because first of all out of the ship have to be paid all those who have a lien, the salvors, collision creditors and others ; then after those who have a lien come all the mortgagees of the vessel ; and then if a penny is left (I doubt whether a penny will be left) the poor cargo-owner who thought he had a solvent party whom he had agreed with — I have instanced the Messageries Maritimes — shall have to be satisfied with that remainder. That is the reason — it has nothing to do with logic ; it is a mere practical reason — why we wanted that both of them should be liable *in solidum*.

* * *

La raison pour laquelle nous avons proposé de rendre responsables non seulement le propriétaire de navire, mais aussi l'affréteur, n'est pas une raison de droit. Il n'y a pas de logique dans cette raison, mais simplement une exigence de la pratique.

Prenez, par exemple, le cas suivant : un chargeur veut faire transporter 5000 sacs de café. Il s'adresse p. ex. aux Messageries Maritimes. Supposez maintenant que les

Messageries maritimes, comme il arrive à nos grandes lignes allemandes, n'aient pas de navire à leur disposition à ce moment précis, et qu'elles affrètent le navire d'un petit propriétaire. On ne dit rien au chargeur. Le chargeur est toujours d'avis qu'il a à faire seulement avec une compagnie solvable. Or, si les sacs de café n'arrivent pas et si le chargeur s'adresse aux Messageries Maritimes et fait valoir sa réclamation, on lui répond : nous n'avons rien à y voir. Ce n'est pas notre navire, adressez-vous au propriétaire du navire. Sans doute le chargeur a toujours le navire et le fret en garantie. Seulement je crois que d'après les résolutions qui ont été prises à Bruxelles, le chargeur n'aura pas de privilège pour le dommage que les marchandises ont souffert. Il en résultera que tous les créanciers pour abordage, pour sauvetage et ensuite les créanciers hypothécaires feront valoir leurs droits avant le pauvre chargeur. Voilà les raisons pratiques pour lesquelles nous avons dit qu'il faut deux responsabilités.

M. GOVARE. — Voici donc les deux systèmes respectivement présentés par M. Smeesters et par M. Berlingieri.

Dans le système de M. Smeesters le propriétaire de navire reste responsable des faits et des engagements du capitaine même au cas où le navire est affréter en time-charter.

M. Berlingieri propose de dire que « *dans tous les cas d'affrètement, etc. le propriétaire de navire est seul responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire et tous les autres intéressés à la cargaison, des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. Le propriétaire de navire et l'affréteur sont solidiairement responsables des fautes du capitaine.* »

Dans le cas de la Commission de Londres, il n'y a pas de solidarité. Dans le cas de l'Association allemande il y a

solidarité toujours et dans le système de M. Berlingieri la solidarité n'existe que pour les fautes commerciales mais pas pour les fautes nautiques.

M. BRANDIS. — Dans le cas où l'amendement de l'Association allemande serait rejeté, on pourrait mettre aux voix la proposition de M. Berlingieri ; mais je ne crois pas qu'il faut commencer par ce dernier.

(*Plusieurs membres*) — Prenons l'amendement de M. Smeesters en premier lieu. Cela est plus simple.

M. GOVARE. — Je mets donc aux voix l'amendement de M. Smeesters, conçu comme suite :

« *Le propriétaire du navire reste responsable des faits et des engagements du capitaine, même au cas où le navire est affréter en time-charter* ».

(*L'amendement est rejeté. — The amendment is lost*).

L'amendement allemand, c'est-à-dire la solidarité complète.

(*L'amendement est rejeté. — The amendment is lost*).

Il reste l'amendement de M. Berlingieri, je le mets aux voix.

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Yes. I vote Yes, except I understand that it does not cover the whole subject. It is only an amendement of part ?

THE PRESIDENT. — Yes.

(*L'amendement de M. Berlingieri est adopté. — The amendment of Mr. Berlingieri is carried*).

La séance est levée. — The Conference then adjourned.

VENDREDI 13 OCTOBRE 1912

FRIDAY, OCTOBER 13th, 1912

La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. GOVARE.

The Conference resumed proceedings at 10 a. m., M. PAUL GOVARE in the Chair.

M. GOVARE. — M. le Secrétaire général Sieveking, pour se conformer au désir que vient d'exprimer M. Douglas Owen, va donner lecture des résolutions.

M. SIEVEKING. —

Art. 1. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réclamateur au port de destination.

M. le CHEV. ALBERT FRANKFURTER. — I would say « tendered for delivery ».

M. SIEVEKING. — « Tendered for delivery » means the same thing.

Art. 2. — Toutefois, le fret sera dû dans les cas suivants :

a) *Lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit.*

b) *Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement, ou à raison de leur nature, à moins que la cause origininaire de la perte ne soit un accident fortuit.*

- c) Pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur.
- d) Lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement.
- e) Lorsqu'au cours du voyage les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause : nature, vice-propre ou accident fortuit.
- f) En cas d'avarie commune les droits des parties seront régis par les lois ou règlements d'avarie commune en vigueur.

M. HENNEBICO (Bruxelles). — Le vote sur cette partie de la disposition a été, paraît-il, assez confus, et au moment de saisir la pensée générale, nous nous sommes trouvés assez embarrassés et différant d'opinion.

M. de Grandmaison et moi nous avons compris que l'assemblée avait voté que le fret serait dû dans tous les cas lorsque la marchandise sacrifiée aurait été classée en avarie commune, c'est-à-dire bonifiée — « made good » comme le porte le texte anglais.

A cela, MM. Ulrich et Sieveking ont fait remarquer que telle n'avait pas été la pensée de l'assistance et qu'ils désiraient qu'on fit simplement une référence à l'application des règles générales sur l'avarie commune, sans spécifier de cette manière impérative que la fret serait dû et on a proposé même un paragraphe du code allemand.

Il faudrait donc que l'on sache exactement ce que l'assemblée veut.

M. CHARLES LE JEUNE. (Anvers). — Ne suffirait-il pas d'ajouter simplement ceci :

« Ce qui précède ne porte pas atteinte aux droits des parties en matière d'avarie commune ».

Cela ne peut pas soulever de discussion et cela maintient intacts tous les droits.

M. FREDERICK M. BROWN (New-York). — M. President, I think it is due to the Commission de rédaction, and to this Conference to know that the Report of the Commission has been put in writing by the President of the Commission, and that the results of the labours of the Commission are entirely different in some respects from those which have been outlined by my friend and colleague Dr Sieveking. Dr. Sieveking was not a Member of that Commission, and seems to be labouring under some very extraordinary apprehension, because he has included in our Report three provisions that are not there at all. I have the honour to present the Report of the President of that Commission in writing.

M. GOVARE, président. — M. Sieveking avait été nommé membre de la Commission de rédaction, mais il n'a pu accepter ce mandat. C'est M. Ulrich qui, au nom de la délégation allemande faisait partie de la Commission de rédaction. Actuellement M. Sieveking prend la parole non pas comme membre de cette Commission, mais il est secrétaire général de la Conférence et c'est en cette qualité qu'il parle en ce moment. J'espère que cette explication enlève à M. Brown toute espèce de regret.

Je prie M. Sieveking de faire rapport.

M. SIEVEKING (Hambourg). — D'abord, en réponse à mon honorable collègue, je tiens à vous dire que j'ai reçu le texte de l'un de mes collègues M. Ulrich.

M. ULRICH (Berlin). — Nous avons arrêté hier soir définitivement le texte qui est entre les mains de M. Brown,

mais en discutant ce matin encore nous avons légèrement modifié le texte comme M. Sieveking vient de le lire, mais ce texte n'a été accepté ni par M. Hennebicq ni par M. Brown.

M. GOVARE, président. — La situation est très claire en ce qui concerne ce paragraphe *f*, la Commission de rédaction n'ayant pu se mettre d'accord. Il n'y a que la Conférence qui puisse les départager. Je me réserve donc d'y revenir en donnant, tout à l'heure, la parole à M. Brown.

Voulez-vous M. Sieveking lire l'article 3.

M. SIEVEKING. —

Art. 3. — L'article 1 n'est pas applicable au cas d'affrètement en travers du navire (lump sum freight) soit total, soit partiel; et en conséquence le fret est dû que les marchandises soient délivrées ou non à destination.

Art. 4. — Le fret payé d'avance et les avances sur fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage.

Art. 5. — Le propriétaire du navire est tenu personnellement de le fournir en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les conditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux.

M. FREDERICK M. BROWN. — M. President, I think it would be the part of discretion for me to limit myself to the reading of the written Report that has been prepared by the President of the Commission, M. de Grand-maison and not venture upon any remarks of my own.

* * *

« Messieurs, nous avons l'honneur de vous présenter

» le travail de la Commission de rédaction que vous avez
» bien voulu nommer, espérant avoir fidèlement traduit
» les votes et les intentions de la Conférence.

» Le projet que nous vous présentons a été adopté par
» l'unanimité des membres de la Commission. Une seule
» divergence existe sur l'insertion du mot : « dûment »
» (properly) à la fin de l'article 4. Il appartiendra à la
» Conférence de décider sur ce point. »

Pour la Commission,

H. DE GRANDMAISON ».

PROJET DE RÉSOLUTIONS

Art. 1. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées au port de destination.

Art. 2. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants :

a) Lorsque le défaut de livraison proviendra de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit.

b) Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement, ou à raison de leur nature, à moins que la cause originale de la perte ne soit un accident fortuit.

c) Lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement.

d) Lorsqu'au cours du voyage, les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause : nature, vice propre ou accident fortuit.

e) En cas d'avarie commune les droits des parties seront régis par les lois ou règlements d'avarie commune en vigueur.

NOTA. — Ajouter après le paragraphe b : cette exception s'applique aux animaux morts en cours de route.

*Art. 3. — L'article 1^{er} n'est pas applicable au cas d'affrètement en travers du navire (*lump sum freight*) soit total, soit partiel; et en conséquence le fret est dû que les marchandises soient délivrées ou non à destination.*

*Art. 4. — Le fret payé d'avance et les avances sur fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage, à condition que le navire ait dûment (*properly*) commencé le voyage.*

Art. 5. — Le propriétaire du navire est tenu personnellement de fournir le navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les conditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux.

M. GOVARE. — Je reprends donc les articles un à un.

Art. 1. — « Il n'est dû aucun fret pour les marchandises » qui n'ont pas été délivrées ou mises à disposition au « port de destination. »

(*Adopté. — Adopted*).

Art. 2. — « Toutefois, le fret sera dû dans les cas suivants :

» a) lorsque le défaut de livraison proviendra de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit. »

(*Adopté. — Adopted*).

» b) lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement, ou à raison de leur nature, à moins que la cause originale de l'accident ne soit un cas fortuit. »

M. SIEVEKING. — Nous avons voté que le fret est dû

pour les animaux morts en cours de route et la Commission de rédaction voudrait ajouter cela au n° *b*, mais alors l'exception du n° *b* « que la cause originale de la perte ne soit pas un accident fortuit » s'appliquerait également aux animaux morts. Or, c'est précisément ce que nous voulons éviter. Je pense donc qu'il faudra placer cela à un numéro spécial.

M. GOVARE. — On modifie donc l'article et au lieu de placer cela à l'article *b*, on fera un nouveau paragraphe.

M. BERLINGIERI. — Et si les animaux sont morts par la faute du capitaine ?

M. GOVARE. — Mettons « pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ».

(*Adopté. — Adopted*).

Nous arrivons au paragraphe *c*.

« Lorsqu'au cours du voyage, les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause : nature, vice propre ou accident fortuit ; »

Je ferais peut-être quelques petites réserves au point de vue du français. Le mot « *nature* » ne me plaît pas ; mais comme nous allons devoir revenir sur les questions de rédaction, je n'insiste pas.

Paragraphe *f* :

« En cas d'avarie commune, les droits des partie seront régis par les lois ou règlements d'avarie commune en vigueur. »

Voilà une rédaction qui me paraît vague. J'aime mieux la rédaction qui est présentée par nos amis allemands et qui dit :

« Les marchandises sacrifiées et payées en avarie

» commune seront censées être délivrées au port de
» destination. »

J'aime mieux cela. Je ne vous propose pas de voter là-dessus ; mais je préfère l'idée.

Quant à M. Le Jeune, il propose de renvoyer le tout à l'avarie commune. Je ne crois pas que ce soit un bon système. Il faut se méfier des solutions faciles. Je crois que nous devons nous prononcer dans le sens indiqué par M. Sieveking, bien que je n'aime pas énormément les mots « marchandises sacrifiées et *payées* en avarie commune. » Les Anglais disent « *made good* » et en Belgique on emploie un mot qui tout en n'étant pas français, rend bien le sens de l'expression anglaise : *bonifié*.

M. LYON-CAEN (Paris). — Je mettrais plutôt « classé » en avarie commune..

M. GOVARE. — Voici donc le texte lettre *f* :
« Toutefois, le fret sera dû quand les marchandises
» sacrifiées sont classées en avarie commune. »

M. HENNEBICQ. — C'est le texte que nous voulions, M. de Grandmaison et moi, et dont M. Brown ne voulait pas. C'est le « *made good* » des Anglais que nous traduisons par « classé en avarie commune ».

M. DOUGLAS OWEN. — *Made good in general Average*.

M. LE JEUNE. — Je dois cependant faire remarquer que cela n'exclut pas la nécessité pour le fret ainsi remboursé en avarie commune, de contribuer lui-même.

M. GOVARE. — L'observation de M. Le Jeune a l'approbation unanime de la Conférence. Elle sera insérée au

procès-verbal de manière à ce que, si jamais il y a une difficulté, on pourra prendre l'observation de M. Le Jeune et votre approbation pour écarter tout doute.

M. FREDERICK M. BROWN. — I should like to ask a question of substance, and not of form. My question is this. Under the system which this Conference intends to have adopted, will the burden of contribution in General Average as to the freight on goods in this category fall finally upon the shipowner or upon the cargo-owner ? The freight of course is to be made good : we all agree to that; but everything that is made good must of course bear its proportionate part — must pay its contribution in General Average. That payment is a burden for somebody to bear. Who is the person to bear it — the cargo-owner or the shipowner ?

(*Traduction orale par M. SIEVEKING.*)

M. Brown demande qui a à payer la contribution du fret classé en avarie commune. Il faut que quelqu'un paye ce fret. Est-ce l'armateur, ou est-ce le chargeur ?

M. BERLINGIERI (Gênes). — Celui qui a le fret en risque.

M. GOVARE. — Il faut suivre la même procédure que tout à l'heure à propos de l'observation de M. Le Jeune. La question de M. Brown et la réponse faite seront inscrites au procès-verbal.

Art. 3. — « L'article 1 n'est pas applicable au cas » d'affrètement en travers du navire (*lump sum freight*) » soit total, soit partiel; et en conséquence le fret est dû » que les marchandises soient délivrées ou non à destin- » nation. ». — (*Carried*).

Art. 4. — « Le fret payé d'avance et les avances sur
» fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchan-
» dises se soient totalement ou partiellement perdues pen-
» dant le voyage, à condition que le navire ait dûment
» commencé le voyage ».

Cette rédaction rend très nettement la pensée et les votes que nous avons eus hier.

Herr Dr. BEHN (Hambourg). — Hier habe ich die Aufmerkung zu machen dass wir beschlossen haben dass Fracht zu zahlen ist für Tiere die unterwegs gestorben sind, es sei dann dass ein Verschulden des Verfrachters vorliegt; so müssen wir das auch hier hinzufügen, denn die Fracht ist doch nicht zu zahlen wenn der Verlust die Folge ist eines Verschuldens des Verfrachters.

(*Traduction orale par M. HOSTIE*)

M. Behn fait remarquer que puisque nous avons dit que le fret ne sera pas dû pour les animaux morts en cours de route par la faute du transporteur, il faut dire la même chose ici.

M. GOVARE. — L'article 5 :

« Le propriétaire du navire est tenu personnellement de fournir le navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les conditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux. »

Je vous propose de voter ce texte.

(*Adopté, — Adopted*).

Reste l'article 17 :

« Dans tous les cas d'affrètement, soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement

» conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou
» d'employer le navire à des chargements à cueillette ou
» autrement, le propriétaire du navire seul est responsable
» envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le
» destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des
» fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. — Le
» propriétaire du navire et l'affréteur restent solidairement
» responsables des fautes commerciales du capitaine et de
» l'équipage. »

M. GOVARE. — La délégation allemande avait remplacé la première partie de l'article par une seule phrase : « dans tous les cas d'emploi d'un navire appartenant à autrui ». Cela avait le mérite d'être extrêmement concis ; mais *dans tous les cas d'emploi*, est une rédaction que je n'oserais recommander.

Nous avons adopté d'une façon définitive les articles 1 à 5 que je viens de vous indiquer. Nous avons arrêté ce qui est dit dans l'article 17 en exprimant le désir que ce texte, à la prochaine conférence, soit l'objet d'une formule plus concise et en même temps plus agréable, à adopter d'une façon définitive. Dans ces conditions, je crois que nous pouvons déclarer que la Conférence a terminé ses travaux.

* * *

Messieurs, il me reste, avant de lever la séance, à vous remercier du très grand honneur que vous m'avez fait de me nommer président de votre conférence et à vous remercier tous de l'effort considérable et du zèle que vous avez apportés à suivre nos travaux et du concours si sympathique que vous m'avez accordé.

Je tiens aussi à remercier les trois délégués du Gouvernement français M. Tréfeu, M. Bazin et M. Arismondi. Je tiens aussi, avant de finir, à adresser tous mes remer-

cîments personnels et les vôtres à notre dévoué secrétaire général M. René Verneaux qui depuis le commencement, non pas de la Conférence mais depuis le jour que nous avons su que nous aurions l'honneur de vous recevoir, s'est prodigué et a réalisé des prodiges d'activité. Si tout a bien marché, soyez sûrs que nous le devons à M. Verneaux. (*Applaudissements*).

M. BERLINGIERI (Gênes). — Je demande la parole pour vous inviter à remercier notre honorable Président pour la manière impartiale et énergique dont il a conduit ces séances. Nous lui sommes redevables si nos travaux ont conduit au résultat auquel nous sommes arrivés.

M. LE JEUNE. — J'ai à vous faire part des lettres d'excuses et des regrets qui nous ont été témoignés par de nombreux membres que, soit leurs occupations, soit malheureusement pour certains d'entre eux la maladie, ont empêchés d'être des nôtres.

Parmi eux, je vous citerai notamment Lord Kennedy, retenu par ses devoirs à la Cour d'appel, de même que Sir Walter Phillimore, Leslie Scott, notre secrétaire général qui malheureusement est très souffrant ; M. Acland dont la présence ne nous a jamais fait défaut et qui est retenu à Londres. M. Miller également retenu ; sir Frederic Beck, président du Lloyds, de même que M. H. Simson membre du bureau du Lloyds, qui l'un et l'autre ont été absolument empêchés par suite de circonstances indépendantes de leur volonté, de se rendre ici. Cela nous a privés de très précieux concours. Mais soyez persuadés que, l'intention de leurs auteurs n'y est pour rien.

M. le Docteur Martin s'est également excusé. C'est un de nos anciens amis. Il en est de même de M. Rahusen qui nous a constamment honorés de sa présence aux confé-

rences. De la Norvège, M. Platou, encore un vieil ami, qui nous exprime toute sa peine de ne pouvoir venir ici. J'ai en outre reçu des nouvelles de M. Burlingham des Etats-Unis me disant qu'il est empêché d'être des nôtres et qu'il regrette infiniment de voir que des difficultés si grandes eu égard aux dates, ont empêché les membres des Etats-Unis d'être aussi nombreux qu'ils l'auraient désiré. Nous avons heureusement parmi nous M. Brown qui a bien voulu faire ce long voyage pour que son pays fût représenté à cette conférence.

Enfin, le Président de l'Association italienne, — celui qui nous a si bien reçus à Venise — le Docteur Albert Marghieri, ainsi que le Duc Mirelli, deux de nos amis fidèles, n'ont pu, à leur grand regret, venir à cette Conférence et s'en sont excusés.

M. GOVARE. — Nous avons reçu également des lettres d'excuses de Lord Alverstone, de M. Justice Pickford et de M. Whitelock.

M. LE JEUNE. — Au nom du Comité Maritime international, je tiens tout particulièrement à exprimer mes sentiments de reconnaissance et de gratitude à l'Association française et à son président, M. Govare, qui nous a consacré tout son talent, tout son temps, ses influences et qui nous a reçus et fait recevoir d'une manière aussi remarquable et aussi sympathique.

J'y ajouterai le nom de M. Verneaux dont M. le Président vous a déjà parlé et auquel nous devons également tous nos témoignages de reconnaissance.

Messieurs, nous avons été reçus ici d'une façon éclatante. Il n'est pas inutile de constater que cette consécration donnée à cette conférence par toutes les autorités françaises, par toutes vos illustrations françaises nous

ouvre une nouvelle voie et que la conférence de droit maritime va se trouver par le fait même portée sur les ailes puissantes de l'influence française dans le domaine des idées.

Messieurs, nous avons à remercier tant de monde que je crains d'en oublier.

Nous avons été reçus ici dans ce local de la Chambre de commerce française. Il semble que nous soyons chez nous dans ce local tant l'accueil qui nous a été fait, est cordial et sympathique. M. le Président de la Chambre de commerce de Paris nous a entourés de tout ce que l'affabilité la plus exquise peut donner. On nous a offert une fête somptueuse. Nous avons été reçus par les membres du Gouvernement, par le Conseil Municipal. Vraiment je n'ai que des remerciements à distribuer autour de moi. Je n'en finirais pas si je devais continuer l'énumération. Je vous prie de compter que ceux que j'oublie n'en sont pas moins dans mon cœur et dans mes intentions.

Nous avons également à adresser des remerciements tout particuliers à MM. les Secrétaires généraux et à MM. les Secrétaires adjoints, à tous ceux qui nous ont si admirablement aidés et secondés dans cette tâche, à MM. les membres de la presse qui ont recueilli nos débats : tous, Messieurs, ont fait de cette réunion une conférence qui datera dans l'avenir et qui constituera pour notre association l'un de ses actes les plus précieux dans le cours de sa carrière déjà longue.

Je crois que nous pouvons nous féliciter des travaux que nous avons accomplis. Si quelques-uns d'entre vous s'étonnaient que nous n'ayons pu accomplir tout notre programme, il ne faut pas s'en effrayer ni trouver là matière à critique. Il est dans l'ordre des choses que des questions aussi graves, aussi difficiles que celles-ci, soient étudiées mûrement et repassent par le crible de plusieurs

examens pour arriver à une solution satisfaisante. C'est ce qui nous est arrivé en de précédentes occasions. Nous nous sommes bien trouvés de cette méthode de travail et j'espère qu'avec votre concours si dévoué et éclairé, le Comité Maritime International continuera d'une façon heureuse la voie de ses travaux.

M. RENÉ VERNEAUX. — Les sentiments de sympathie que vous avez bien voulu manifester tout à l'heure à mon endroit et dont j'ai été bien touché, m'obligent à vous dire que si le Comité d'organisation a pu faire quelque chose, c'est grâce aux concours précieux que nous avons rencontrés et dont notre association est extrêmement touchée. Je n'ai rien à ajouter à ce qui a été dit si bien par M. Govare et par M. Le Jeune ; mais je tiens à mentionner aussi que les diverses chambres de commerce des ports français nous ont donné des témoignages de sympathie très précieux, de même que le Comité central des Assureurs français, les grandes compagnies d'armement françaises, la Chambre Syndicale des Courtiers maritimes de Paris — à tous, nous devons une grande reconnaissance.

Je dois aussi un souvenir très reconnaissant pour d'autres concours, notamment aux jeunes membres du Barreau qui ont mis au service de notre conférence un dévouement inlassable et qui se sont dépensés sans compter. Je vous propose d'exprimer aux secrétaires du Comité d'organisation, qui avaient à leur tête M. Francis Sauvage, nos sentiments de gratitude (*Applaudissements*).

M. LE PRÉSIDENT KOCH (Copenhague). — Vous n'avez pas oublié l'invitation très sincère que vous a adressée à Brême mon honorable prédécesseur, M. le Président Hindenburg : il proposait à l'assemblée que la prochaine réunion du Comité Maritime International eût lieu dans la

ville de Copenhague. Une série de circonstances, parmi lesquelles la grave maladie de M. Hindenburg, ont mis des obstacles à la réalisation de ce voeu. Mais c'est pour moi le plus agréable des devoirs de renouveler cet appel. La splendeur de l'accueil qui nous a été fait ici à Paris, ne nous permet pas de vous inviter à Copenhague sans une grande modestie. Notre capitale n'a pas, pour vous recevoir, le charme grandiose des monuments de Paris, ni, pour vous distraire de vos travaux, l'agitation joyeuse de cette grande ville : mais l'agitation qu'offre la mer peut rendre un séjour très agréable dans la ville de Copenhague, surtout pendant l'été.

Laissez-moi donc vous exprimer l'espoir que nous aurons l'honneur de recevoir chez nous la prochaine Conférence du Comité Maritime International.

M. CHARLES LE JEUNE. -- Monsieur le Président, je vous remercie infiniment, au nom du Comité Maritime International, de l'invitation que vous avez bien voulu lui faire.

Déjà à Brême, nous avions accueilli l'invitation du Danemark avec le plus grand empressement et ce n'est qu'eu égard à des circonstances particulières que cette invitation n'a pu avoir de suite cette année-ci. Nous serons très heureux de pouvoir l'accepter, et je me permets, sous les réserves d'usage, de l'accepter, — car il n'est jamais d'usage d'accepter définitivement une invitation quand elle est faite. Cette acceptation définitive est soumise aux circonstances qui peuvent se présenter dans le cours des temps. Mais sous cette réserve d'usage, je me permets de vous en remercier et de vous promettre notre acceptation.

M. PAUL GOVARE. — Messieurs, je ne vais plus prononcer de discours : je crois vous être encore plus agréable

en gardant le silence, et dans ces conditions, j'aurais à lever la séance et à déclarer la clôture de la Conférence si je ne croyais pas que nous avons encore deux devoirs à accomplir ; c'est d'adresser un souvenir amical et affectueux à notre ami Autran qui est si loin de nous à Marseille et qui sera très malheureux de penser qu'il est loin de nous alors que le Comité Maritime International, dont il a toujours été l'un des membres les plus dévoués et les plus assidus, se réunit à Paris.

C'est ensuite, sous une forme un peu plus solennelle, d'exprimer notre gratitude envers la Chambre de Commerce de Paris. Je vous propose donc de procéder à un vote de remerciements qui sera officiellement consigné dans nos procès-verbaux.

Messieurs, je vous propose des remerciements à la Chambre de Commerce et à son président (*Appl.*).

Ceci dit, je déclare la séance levée et la X^{me} conférence du Comité Maritime International clôturée.

Administrative Sitting

GENERAL MEETING OF THE PERMANENT MEMBERS OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

On Friday, October 13th before the closing sitting of the Conference, the Permanent Members of the International Maritime Committee held their annual general meeting, under the presidency of Mr. CHARLES LE JEUNE, vice-president of the International Maritime Committee.

Mr. CHARLES LE JEUNE, on opening the sitting, stated the matters on the Agenda-paper :

1) The powers of the Permanent Bureau expired since a year : another Bureau is therefore to be elected. According to the practice in such case, the Bureau has continued in function for the organisation of this Conference.

2) Since the last meeting, and under the powers conferred upon him by the statutes, the Bureau has appointed as permanent members : Messrs L. DENISSE (Chateaubriant), ALFRED MUSNIER (PARIS), Dr. BEHN (Hamburg), C. EDZARD (Bremen) and President Dr. BRANDIS (Hamburg). The assembly is requested to confirm these nominations.

3) In consequence of Mr. President F. SIEVEKING's death, Germany has no representative at the Permanent Bureau.

M^r LE JEUNE proposes to appoint D^r ALFRED SIEVEKING to replace his father.

The meeting then passes the following resolutions :

1. The management of the Bureau during the last year

is approved, and the retiring Bureau (i. e., Minister of State A. BEERNAERT, president; M^r CHARLES LE JEUNE, vice-president; Mess^{rs} LOUIS FRANCK and LESLIE SCOTT, Hon. general Secretaries) is re-elected for another period of three years.

2. The nominations of Mess^{rs} L. DENISSE (Chateau-briant), ALFRED MUSNIER (Paris), D^r BEHN (Hamburg), C. EDZARD (Bremen), and President D^r BRANDIS (Hamburg) as permanent members, are confirmed.

3. M^r D^r ALFRED SIEVEKING (Hamburg), is appointed as Member of the Permanent Bureau for Germany.

M^r LE JEUNE observes that the Committee had the regret to lose several members during the last years, and asks whether the national Associations wish to propose any candidates.

On a question of one of the members, M^r LE JEUNE states that under our former Statutes, each nation could propose six members; afterwards, if was however decided to increase this number to nine, with a view of meeting the larger nations. The Assembly then decides that in future, the number of permanent members shall be limited, in general, to ten per country represented.

France proposes as permanent member M^r MILLERAND, formerly Minister of Commerce.

Germany proposes Geheimrat D^r STRUCKMANN and D^r GÜTSCHOW.

Hungary proposes D^r DESIRÉ DE DARDAY de Baranya-Baan.

The meeting then appoints as permanent members :

M^r MILLERAND (Paris), D^r STRUCKMANN (Berlin), D^r GÜTSCHOW (Hamburg), and M^r DESIRÉ DE DARDAY (Buda-Pest).

A member proposes to extend the periods between the Conferences, and to hold them f. i. every three years, so

as to give more time to the national associations for the preparation of their labours. It is observed that such measure would be rather an inconvenience, by diminishing the order and the interest of our labours ; moreover, it would not permit to observe the agreement entered into with our friends of the International Law Association to hold the conferences every two years, in order to avoid that the meetings of the two Associations should take place in the same year.

Some members express the wish that the Reports of the conferences should be distributed to the national Associations within the shortest delay possible, and in any case within one year.

The delegate of the United States expresses the wish that the conferences should meet not later than at the end of September.

The President answers that these wishes shall be complied with as much as possible. He requests the national Associations to send in their reports to the Permanent Bureau as early as possible, so as to enable the Permanent Bureau to have them translated, printed and distributed before the conference.

The President further observes that, owing to the extension of the labours of the International Maritime Committee, the expenses have increased in a large measure ; and the Committee has no other ressources than the contributions of the permanent members and of the national Associations. For the latter the minimum which has been fixed formerly, was 500 frs. for the larger associations and frs. 250 for these who are in smaller numbers. The meeting expresses the wish that these contributions should be increased if possible.

On the proposal of M^r GOVARE, the meeting passes a vote of thanks to the Bureau Permanent.

INDEX

N.-B. — In this Index, by « FREIGHT » is meant « Draft-treaty on Freight »; « LIABILITY » means « Limitation of Ship-owners Liability in respect of Loss of Life and Personal injuries ».

	PAGES
ADATCI (M.) Japan, Appointed vice-president of the Conference . . .	138
ASSER (M. C. D.) Jr Amsterdam, Speech on Freight	208, 245
Amendment on Freight	245
AMENDMENTS on Liability : of Mr. DOUGLAS OWEN	159
M. FRED. M. BROWN . . . ,	201
On Freight : of MM. BASILIO.	239
BEREAUD-VILLARS	229
Dr. Fr. BERLINGIERI	318
BROWN	219, 248, 270, 286
DE GRANDMAISON	291
J. H. KOCH	272
Dr. A. SIEVEKING	263
C. SMEESTERS	279
Dr. ANT. VIO	266
BASILIO (FRANCESCO) Trieste, Speech on Freight	239
Amendment on Freight	239
BEERNAERT (M. A.), Brussels, Opening-speech	125
BERLINGIERI (Dr FRANCESCO), Genua, Appointed Vice-president of the Conference . . .	138
Speech on Liability	161
Speech on Freight	212, 243, 313
Amendment on Freight	318

	PAGES
BEREAUD-VILLARS (M. Marcel), Paris	
Speech on Freight	229
Amendment on Freight	229
BRANDIS (Mr. PRESIDENT), Hamburg.	
Appointed a Vice-president of the Conference	137
Answering Welcome-speeches	135
Speech on Liability	169
Speeches on Freight	214, 225, 259, 278,
	292
BROWN (FREDERICK M.) New-York.	
Appointed a Vice-president of the Conference	138
Speech on Liability	178
Speeches on Freight. 219, 235, 248, 254, 270, 285,	294
Amendment on Liability	201
Amendments on Freight	219, 248, 270,
	286
CLOSING of the Conference	330
COMMITTEE (International Maritime) :	
Officers	XVII
Members	XIX
Statutes	XV
COMMISSION [London] (February 1911),	
Report	I
Members	I (in note)
Draft of the Commission	3
Draft of Sir William Kennedy, L. J.	14
COMMISSION de rédaction	225
CONFERENCE, Opening-sitting.	119
Officers of the	137
Members of the	XXX
Next	335
CONDE (ANTONIO A.) Lisbon,	
Appointed Vice-president of the Conference	138
COUYBA (M.) Minister of Commerce and Industry Paris,	
Presiding the inaugural sitting	119
Welcome-speech	131
DARDAY (M. DÉSIRÉ DE),	
Speech on Liability	188

	PAGES
DE ROUSIERS (PAUL), Paris,	
Speech on Liability	184
DE GRANDMAISON, Paris,	
Speeches on Freight	216, 250, 291, 296
Amendment on Freight	291
Report of the Commission de rédaction	323
DIPLOMATIC Conference (Report on)	139
DISCUSSION on Liability.	146
on Freight	205
ECKER (Dr), Hamburg,	
Speech on Freight	289
EDZARD (C.), Bremen,	
Speech on Freight	252, 284, 296
ELECTION of the president of the Conference	136
of the Officers.	137
of new members of the Committee	338
FEST (COLOMAN DE), Fiume,	
Appointed Vice-President of the Conference . . .	138
FRANCK (LOUIS), Antwerp,	
Appointed a Vice-president of the Conference . .	137
Speeches on Liability	139, 173, 195
Motion on Liability	173, 203
Speeches on Freight	210, 221, 227, 229
FRANKFURTER (ALBERT),	
Speeches on Freight	228, 244, 274, 279, 294
FREIGHT : Reports of the national Associations	17, 43,
	51, 71, 97, 103
Discussion.	205
Resolutions	xii, 320, 324
GALIBOURG (A), St-Nazaire,	
Speech on Freight	311
GOVARE (PAUL), Paris,	
Appointed President of the Conference	136
Inaugural speech	121
Closing speech	330, 335

	PAGES
GÜTSCHOW (Dr.) Hamburg,	
Elected as permanent member	338
Report on Freight	43
HANSEN (JOHAN), Copenague,	
Speech on Liability.	189
Speeches on Freight	230, 275, 286
HENNEBICQ (LÉON), Brussels,	
Speech on Freight	315, 321
KOCH (J. H.), Copenhagen,	
Appointed a Vice-President of the Conference. .	137
Speech on Freight	272
Amendment on Freight	272
Invitating the next Conference	334
LAN, LOIS (JACQ.), Antwerp,	
Speech on Liability.	199
Speech on Freight	228
LE BRETON (THOMAS A.), Buenos-Ayres,	
Appointed Vice-President of the Conference . .	138
LE GRAND, President of the Chamber of Commerce of Paris,	
Welcome-speech.	119
LE JEUNE (CHARLES), Antwerp,	
Speech on Liability.	170, 195
Speech on Freight.	257, 282, 290
Proposing vote of thanks	332
LETTERS of excuse	331
LIST of Members of the Conference	xxx
LODER (B. C. J.), The Hague,	
Appointed a Vice-President of the Conference .	138
Speech on Liability.	147
LÖFGREN (ELIEL), Stockholm,	
Appointed a Vice-President of the Conference .	138
Speech on Liability	197
LUREAU (HENRI), Bordeaux,	
Speech on Freight	279, 315

	PAGES
LYON-CAEN (CHARLES), Paris,	
Speech on Liability.	144, 166
Speech on Freight	223, 237
MARTINOLICH (Dr. GIOVANNI), Trieste,	
appointed a vice-président of the Conférence	137, 198
MEMBERS of the Conférence.	xxx
of the permanent Bureau	xvii
of the International Maritime Committee . .	xix
new Members	338
MOREL (BENJAMEN), Dunkirk.	
Speech on Freight	246, 288
OFFICERS of the Conference.	137
OPENING of the Conférence	119
OWEN (DOUGLAS), London,	
Speeches on Liability	154, 187
Resolution on Liability	159
Speech on Freight	267, 298
PERMANENT BUREAU of the International Maritime Committee.	xvii
PINCEUS (CONRAD), Gothenburg,	
Speech on Freight	290
PREFACE	v
PRESIDENT of the Conférence (Élection)	136
POLNAY (EUGEN DE), Fiume,	
Speech on Freight	237
POULSSON (ANTON), Christiania,	
appointed a vice-president of the Conférence . .	138
REPORTS (Preliminary)	
LIABILITY :	
<i>Germany</i>	110
<i>Belgium</i>	67
<i>Danmark</i>	96
<i>Great-Bretain</i> (Chamber of Shipping)	76
(British Committee)	115
<i>Hungary</i> (Report of Dr Ant. Vio)	79
(Remarks of the Hungarian Association) .	92

FREIGHT :	PAGES
<i>Germany</i>	17
» (Remarks of Mr Gütschow)	43
<i>Danmark</i>	97
<i>France</i> (Report of Mr Paul de Valroger)	51
<i>Greece</i>	103
<i>Hungary</i> (Report of Dr Ant. Vio)	71
REPORT on the proceedings of the Conference	119
of the London Commission	1
RESOLUTIONS of the Conference	xii
SITTINGS of the Conference,	
Monday, morning	119
Tuesday, morning	146
» afternoon	173
Wednesday, morning	205
» afternoon	232
Thursday, morning	263
» afternoon	290
Friday, morning	320
administrative	337
SECRETARIES of the Conferences.	139
SERENA (ARTHUR), London,	
appointed a Vice-president of the Conférence. .	137
Speech on Liability	146, 164
SIEVEKING (Dr ALFRED),	
appointed a général Secretary of the Conférence .	139
Speech on Freight	205, 263, 276, 289, 316
Amendment on Freight	263
SMEESTERS (CONSTANT), Antwerp,	
Speech on Liability.	152
Speech on Freight	232, 279, 308
Amendment on Freight	279
TALLER, Paris,	
Speech on Liability.	193
TOUTAIN (M.), Le Havre,	
Speech on Liability	175
Speech on Freight	268, 286

	PAGeS
THANKS (Votes of)	330
ULRICH (R.), Berlin,	
Speech on Liability	196
Speech on Freight	211, 220, 242, 250, 298
VERNEAUX (RENÉ), Paris,	
Appointed General Secretary of the Conference .	139
Speech on Liability	185
Proposing thanks	334
VICE-PRESIDENTS of the Conference	137
VIO (Dr ANTONIO), Fiume,	
Speech on Freight	222, 266
Amendment on Freight	266
WORMS (Dr STEPHEN), Vienna,	
Speech on Liability	174
