

COMITÉ MARITIME
INTERNATIONAL

CONFÉRENCE
DE MADRID

RAPPORTS
PRÉLIMINAIRES

1955

COMITÉ MARITIME
INTERNATIONAL

CONFÉRENCE
DE MADRID

RAPPORTS
PRÉLIMINAIRES

1955

STATUTS

1955

STATUTS

Article 1^{er}.

Le Comité Maritime International a pour but de contribuer par des conférences, des publications et par tous autres travaux et moyens appropriés, à l'unification du Droit Maritime et Commercial, tant par voie de traités ou d'accords internationaux que par la mise en concordance des législations internes, des usages, des coutumes et des pratiques. Il favorisera à cet effet la création d'associations nationales de droit maritime.

Article 2.

Le siège du Comité Maritime International est fixé à Anvers (Belgique).

Article 3.

Le Comité Maritime International se compose :

1) *d'Associations Nationales.*

Leur nombre est illimité.

Elles sont constituées sous le régime de leur loi nationale, mais leur but fondamental doit être conforme à celui visé à l'article 1^{er}; elles peuvent, néanmoins, poursuivre des buts d'intérêt national pour autant que ceux-ci ne soient pas incompatibles avec le but fondamental.

Dans toute la mesure du possible, elles groupent des spécialistes notoires des affaires et du droit, afin de pouvoir refléter les vues des milieux intéressés de leurs pays respectifs et assurer au maximum l'efficacité de leur rôle. Elles doivent être en mesure d'entretenir toutes relations utiles avec leurs autorités gouvernementales.

Elles choisissent leurs membres et désignent leurs délégués; elles constituent leur bureau; elles organisent leurs travaux sur le plan international conformément au programme et aux directives générales tracés par les organes centraux du Comité Maritime International.

Au moins une fois l'an, elles sont tenues d'adresser au Conseil de Gestion un rapport circonstancié sur leur activité et sur les progrès accomplis dans leur pays.

2) *de membres titulaires.*

Ils sont nommés à vie par le Bureau Permanent, sur la proposition des associations nationales intéressées, à raison de douze au maximum par association, non compris les membres du Bureau Permanent, qui sont de droit membres titulaires.

La décision du Bureau Permanent sera inspirée par la considération des services que les candidats auront rendus au Comité Maritime International ou de la notoriété qu'ils auront acquise dans le domaine du droit ou des affaires maritimes.

Article 4.

Les organes centraux du Comité Maritime International sont : le Bureau Permanent et le Conseil de Gestion.

A. Le Bureau Permanent est composé :

- 1) a) d'un président;
- b) d'un ou plusieurs vice-présidents;
- c) d'un ou plusieurs secrétaires généraux et secrétaires;
- d) d'un trésorier;
- e) d'un secrétaire d'administration, dont les fonctions peuvent être dévolues à une personne morale.

Ils sont élus parmi les membres du Bureau Permanent, à la majorité des deux tiers des voix émises.

- 2) De membres nommés à raison d'un délégué pour chaque association nationale, sur la proposition de celle-ci.

B. Le président, les secrétaires généraux et secrétaires, le trésorier et le secrétaire d'administration forment le Conseil de Gestion.

C. Les membres actuels du Bureau Permanent sont ceux désignés à l'article 9 des présents statuts; leur nombre sera complété, le cas

échéant, par voie de cooptation, à la majorité des deux tiers des voix émises.

Le mandat des membres du Bureau Permanent ne prendra fin que par une décision du Bureau Permanent à la majorité des 2/3 des voix émises ou par leur démission; en outre il pourra être mis fin au mandat d'un membre délégué par une association nationale, par une décision, dûment notifiée de celle-ci.

Les fonctions des membres du Bureau Permanent ne sont pas rémunérées; les frais du secrétaire d'administration seront arrêtés annuellement par le Bureau Permanent.

Le Bureau Permanent peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à son Président ou au Conseil de Gestion.

Article 5.

Le Bureau Permanent est chargé de la direction générale du Comité Maritime International; il veille au maintien de rapports réguliers et d'une action concordante entre les associations nationales; il décide des sujets à mettre à l'étude, après consultation préalable des associations nationales par le Conseil de Gestion; il fixe la date, le lieu et l'ordre du jour des Conférences Internationales; il prend à cet effet, toutes mesures appropriées et décide de la constitution et de la composition des commissions internationales chargées des travaux préparatoires; il veille à l'exécution des résolutions prises par les Conférences Internationales; il décide de l'affiliation des associations nationales et des relations avec chacune d'elles; il fixe le montant des cotisations dues par les associations nationales et par les membres titulaires; il approuve les bilans et les budgets.

Le Bureau Permanent se réunit au moins une fois par an, sur convocation du président ou à la demande de la majorité de ses membres.

Les décisions du Bureau Permanent sont souveraines dans les limites de ses attributions; elles sont prises à la majorité des voix présentes ou valablement représentées sous réserve des dispositions particulières de l'article 4; en cas de parité des voix, celle du président est prépondérante. Chaque membre dispose d'une voix; en cas d'empêchement, il peut se faire remplacer, avec l'agrément du Conseil

de Gestion par un membre titulaire, sans toutefois, pouvoir déléguer son droit de vote à un membre d'une association autre que celle qu'il représente.

Article 6.

Le Conseil de Gestion est chargé de la gestion journalière du Comité Maritime International, il assiste le Bureau Permanent dans l'accomplissement des tâches qui lui sont dévolues; il prépare en temps utile les matières qui seront soumises au Bureau Permanent en particulier le choix des sujets à mettre à l'étude, après consultation des associations nationales; il exécute les décisions du Bureau Permanent et les résolutions des Conférences Internationales; il assure la coordination des travaux et la transmission des informations et des documents; il veille à être régulièrement informé par les associations nationales de tout ce qui intéresse le Comité Maritime International et prend toutes mesures appropriées à cette fin; il surveille les travaux des commissions internationales, qui sont tenues de lui communiquer des rapports périodiques sur l'état de leurs travaux et de lui transmettre leurs commentaires et avant-projets avec diligence, de manière à en permettre l'examen par les associations, préalablement aux Conférences Internationales; il dresse le bilan et propose le budget au plus tard le 31 décembre de chaque année; il rédige et publie les rapports des Conférences Internationales et prend soin de toutes autres publications reconnues utiles; il représente le Comité Maritime International auprès des autorités gouvernementales en vue ou à l'occasion de l'organisation de Conférences Diplomatiques.

Article 7.

Le Comité Maritime International se réunit périodiquement en Conférence Internationale, à l'initiative du Bureau Permanent ou à la demande d'au moins deux tiers des associations nationales affiliées, aux fins de délibérer des points de l'ordre du jour arrêté par le Bureau Permanent.

Chaque association nationale peut s'y faire représenter par quatorze délégués; dans ce nombre ne sont pas compris les membres du Bureau Permanent, ni les membres titulaires qui y assistent en vertu de leur droit propre.

Seules les associations nationales disposent du droit de vote; chaque association y dispose d'une voix, les délégués n'ayant pas droit de vote individuel. La délégation du droit de vote est interdite. Les résolutions des Conférences Internationales sont prises à la majorité des associations représentées, sauf le cas visé à l'art. 8.

Les Conférences Internationales sont présidées par le Président du Bureau Permanent ou, à son défaut, par l'un des vice-présidents selon leur rang d'ancienneté.

Le bureau de chaque Conférence se compose, outre les membres du Conseil de Gestion et les vice-présidents du Bureau Permanent, du Président de l'association chargée de l'organisation de la Conférence et des personnalités que ce dernier juge utile de s'adjoindre.

Chaque Conférence Internationale ordonne les mesures propres à assurer l'exécution de ses résolutions; à défaut, le Bureau Permanent ou le Comité de Gestion y pourvoit.

Article 8.

Seule la Conférence Internationale a le droit d'apporter des modifications aux présents statuts, mais sans pouvoir en changer l'objet.

Elle ne peut valablement délibérer sur les modifications aux statuts que si l'objet en a été porté à l'ordre du jour; la décision doit être approuvée par les trois quarts au moins des associations représentées.

Article 9.

Les membres actuels du Bureau Permanent sont :

M. Albert Lilar
Sir Gonne St. Clair Pilcher
MM. Frédéric Sohr
Léopold Dor
Antoine Franck
Cyril Miller
Carlo Van den Bosch
Léon Gyselynck
Firme Henry Voet-Genicot
Edvin Alten (Norvège)
Algot Bagge (Suède)
Charles C. Burlingham (Etats-Unis d'Amérique)

Georges Ripert (France)
Horace Edmunds (Grande-Bretagne)
Giorgio Berlingieri (Italie)
J. Offerhaus (Pays-Bas)
N. V. Boeg (Danemark)
Herbert Andersson (Finlande)
Vladislav Brajkovic (Yougoslavie)
Kyriakos Spiliopoulos (Grèce)
Pellegrin de Benito Serres (Espagne)
Carlos Theodor da Costa (Portugal)
Rudolf Stödter (République Fédérale d'Allemagne
de l'Ouest)
Walter Müller (Suisse)
Atilio Malvagni (Argentine)
Teruhisa Ishii (Japan)
C.J. Burchell (Canada).

LIMITATION
DE LA
RESPONSABILITÉ
DES
PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

RAPPORT INTRODUCTIF

1. — Ce sujet, — un des premiers problèmes traités par le C.M.I. — a été remis en question à plusieurs réunions depuis la dernière guerre. A chacune de ces occasions, les délégués britanniques ont exprimé leur regret de ne pouvoir, dans les conditions actuelles, recommander à leur gouvernement, la ratification de la Convention de Bruxelles du 15 août 1924 dans sa forme actuelle; ils ont dû déclarer qu'en aucun cas la Convention ne serait acceptable dans cette forme pour les intérêts commerciaux britanniques ou pour leur gouvernement. D'autre part, l'Association Britannique de Droit Maritime — qui comprend des représentants de toutes les branches du commerce maritime de Grande-Bretagne — a senti depuis longtemps la nécessité de réaliser dans les principaux pays maritimes, l'unification des différentes lois en vigueur régissant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, et ceci sur une base plus en harmonie avec les conceptions et conditions modernes que ne le sont les lois actuelles. A cette fin, l'Association Britannique de Droit Maritime a désigné une sous-commission chargée d'étudier le problème et de rédiger un rapport. Cette commission comprenait des représentants des Assureurs Maritimes, des Associations d'armateurs, des Associations de Protection et d'Indemnisation mutuelles, des Dispatcheurs et du Barreau de l'Amirauté. La sous-commission a eu le grand avantage de pouvoir délibérer en présence d'un observateur désigné par le Gouvernement; celui-ci pourtant — et le fait doit être noté — n'a assisté aux réunions qu'à titre purement consultatif et les vues exprimées dans ce rapport, si elles représentent les conceptions unanimes de ceux engagés dans le commerce maritime de Grande-Bretagne, doivent encore faire l'objet de la part du Gou-

vernement de Sa Majesté d'une étude officielle. C'est, toutefois, de consentement unanime que l'Association britannique publie le présent rapport qui est basé sur les recommandations de la sous-commission.

2. — La première question était de savoir si la base de limitation doit être la valeur du navire, soit avant ou après le sinistre, avec ou sans addition du fret mis en risque, ou bien si elle doit être calculée sur base d'un montant forfaitaire par tonne ou par toute autre unité de mesure du navire ou encore si elle doit être un amalgame des deux systèmes, tel que le système de la Convention de 1924. L'Association est d'avis que la détermination de la limitation, en se référant à la valeur du navire après le dommage survenu, même en y ajoutant le fret en risque, ne peut être retenue pour les raisons suivantes :

a) A l'époque moderne il est moralement indéfendable que la somme récupérable par la partie lésée, que ce soit pour dommage aux choses, vie humaine ou lésions corporelles, varie selon l'étendue des dommages subis par le navire coupable à la suite du sinistre qui a causé le dommage au tiers ou que cette récupération puisse même être réduite à zéro, au cas où le navire en faute serait coulé ou réduit à l'état d'épave. La limitation trouve son origine dans le désir d'encourager le commerce maritime à une époque lointaine où souvent toute la fortune de l'armateur et quelquefois celle de ses compagnons d'aventure (les propriétaires de la cargaison) était engagée dans l'expédition maritime; cette raison a perdu beaucoup de sa signification dans les conditions modernes de l'exploitation des navires et de l'assistance maritime. Si la valeur du navire doit être adoptée comme base de limitation, il serait plus équitable de prendre comme valeur de base la valeur saine du navire avant l'accident, à l'exclusion du fret.

L'Association a étudié pareille solution avec soin, mais estime qu'elle ne répond pas aux deux objections suivantes :

b) Tout système de limitation basé sur la valeur du navire favorise le propriétaire d'un navire ancien ou mal entretenu au détriment de celui d'un navire de la même classe récent en bon état. Ceci fut d'ailleurs une des principales considérations qui contraignirent les propriétaires de navires britanniques à insister auprès du Parlement pour qu'il établisse la mesure de limitation de responsabilité en se référant à une somme fixée par tonne dans le « Merchant Shipping Amendment Act » de 1862.

- c) La valeur du navire subit surtout à l'époque présente d'importantes fluctuations selon la localité où la valeur est calculée. Cette objection revêt une importance primordiale pour une marine marchande telle que la marine britannique qui parcourt le monde entier et dont les navires, en cas d'accident, peuvent être évalués en tout endroit du globe. Les difficultés et les dépenses qu'entraîne une taxation de la valeur d'un navire pour des fins de limitations de responsabilité ont été vivement ressenties par les propriétaires britanniques durant la première moitié du 19^e siècle lorsque la loi anglaise de limitation était basée sur la valeur du navire et du fret. Ceci fut la seconde considération principale qui amena le vote du « Merchant Shipping Amendment Act » de 1862.

3. — Pour ces raisons, l'Association est d'avis que la méthode la plus satisfaisante est celle d'un montant fixé sur base des unités de mesure du navire; la tonne est l'unité à laquelle s'attachent le moins d'inconvénients. Pourtant, il est absolument évident que les limites britanniques en vigueur à présent (£ 8 par tonne pour perte en vies humaines ou lésions corporelles) ne tiennent aucun compte des réalités dans les conditions actuelles. Ces limites furent fixées par la même loi de 1862; elles s'obtiennent en calculant la valeur moyenne par tonne de la Marine Marchande britannique de l'époque. En 1928 lorsque la Convention adopta les limites de £ 8 par tonne pour pertes ou dommages matériels et également £ 8 par tonne pour pertes en vies humaines ou lésions corporelles (les deux chiffres exprimant des valeurs or), ces limites n'étaient peut-être pas en désaccord avec les conditions existant à ce moment. Mais eu égard à l'inflation qui est survenue depuis lors, dans le monde entier, l'Association estime que les limites britanniques à présent en vigueur sont indéfendables. Pour cette raison, l'avis unanime de l'Association est que, si le principe de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires doit être maintenue, ces limites doivent être augmentées d'une manière substantielle; l'Association propose les augmentations que voici :

pour pertes ou dommages matériels la limitation devrait être fixée à £ 24 par tonne;

pour perte en vies humaines ou lésions corporelles, la limitation devrait être majorée en outre de £ 50 par tonne. Cette dernière augmentation ne profiterait qu'aux réclamants pour vies ou lésions corporelles; mais si cette augmentation était insuffisante à couvrir l'ensemble de

leurs réclamations, ces réclamants et les réclamants pour perte matérielle partageraient ou marc le franc la masse constituée à raison de £ 24 par tonne.

4. — Les propriétaires de navires considèrent cette question comme très importante et très urgente. Considérant la récente et importante augmentation des sommes accordées par les tribunaux dans tous les pays aux réclamants pour pertes de vies humaines et lésions corporelles, et aussi la constante augmentation de la valeur des marchandises, ils estiment peu sage aussi bien qu'injuste d'essayer de conserver les limites actuellement prévues par la loi anglaise. Ils insistent pour que le problème soit traité sur une base internationale, mais si cela n'est pas réalisé, la possibilité de créer une législation nationale ne peut être exclue. En vue d'une solution à l'échelon international, l'Association est prête à appuyer une Convention selon laquelle les limites de responsabilité mentionnées plus haut, seraient exprimées en une unité monétaire stable telle que le franc-or français qui a été utilisé avec succès depuis des années dans l'application de la Convention de Varsovie.

Par l'adoption d'une Convention sur cette base la valeur du fonds de limitation serait standardisée autant que possible, quelle que soit la devise dans laquelle elle aurait été exprimée.

5. — L'Association a réexaminé également le principe de la Convention de 1924, qui combine les systèmes de valeur du navire et de somme fixée par tonne de jauge brut. Comme il a été stipulé dans la Convention, ce principe laisse (en ce qui concerne les réclamations pour choses) le choix au propriétaire entre une limitation selon la valeur du navire et une limitation selon une certaine somme par tonne de jauge brut. Les réclamants pour pertes en vies humaines et lésions corporelles obtiennent, il est vrai, £ 8 par tonne quelle que soit la valeur du navire. Néanmoins, l'Association se croit obligée de rejeter ce principe parce que injuste envers les intérêts de la marchandise et envers les propriétaires d'autres objets perdus ou endommagés par suite d'un sinistre maritime.

6. — Pour cette raison, les membres constituants autorisent l'Association à prendre part à l'élaboration d'un projet de Convention Internationale dans laquelle les principes de limitation sont définis comme mentionné plus haut.

En outre, selon l'Association il existe d'autres défauts dans la Convention en vigueur qui doit être mise à l'étude et corrigée. Ces défauts sont les suivants :

Article 1.

Cet article comprend certains cas de réclamations maritimes, notamment en matière de sauvetage et d'avarie commune qui ne devraient pas trouver place dans une convention de limitation de responsabilité. Il est entendu que, d'après la législation maritime générale de tous les pays, la rémunération pour sauvetage récupérable par le sauveteur est toujours limitée à la valeur de la chose sauvée; de même, la contribution aux avaries communes ne peut être basée que sur la valeur de la propriété telle qu'existante à la fin de l'aventure.

On ne voit pas non plus la raison de l'inclusion sous l'article 1 (3) des « obligations résultant des connaissements » (pour autant que cette phrase tende à couvrir la responsabilité pour pertes ou avaries aux marchandises, la question a déjà été résolue définitivement par les Règles de La Haye). Si l'intention était de faire couvrir d'autres formes d'infraction aux contrats de transports, tel qu'un refus injustifié de terminer un voyage convenu, pareille limitation n'a jamais été appliquée dans la pratique. Les mêmes observations s'appliquent aux articles 1 (4) et (8).

Article 1 (5) — « Les obligations ou responsabilités par rapport à l'enlèvement de l'épave d'un navire coulé ». — Il y a lieu de noter que cette question fit l'objet d'un protocole de signature dans la Convention de 1924.

D'autre part, il existe dans l'art. 1, dans sa forme actuelle d'importantes lacunes :

En premier lieu l'article 1 (1) prévoit « Des indemnités dues à des tiers en raison des dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ».

La question de savoir si cette phrase couvre les pertes en vies humaines et les lésions corporelles aussi bien que les dommages aux choses n'est pas clairement résolue. Mais en tout cas, le droit de limitation en ce qui regarde cette cause très importante de réclamations est subordonné à l'acte ou la faute d'une personne « au service du

navire ». Le paragraphe ne couvre pas, par exemple, la négligence des préposés ou agents d'un propriétaire de navires, commise à terre mais non au service du navire; il n'est pas certain non plus que la phrase couvre les différentes formes de responsabilité absolue encourue par le propriétaire suivant les lois récentes indépendamment de toute négligence; tel est le cas, d'après la législation anglaise, de la responsabilité absolue du propriétaire du navire pour les dommages causés, dans certaines circonstances, par son navire à la propriété ou aux installations d'autorités portuaires, ou sa responsabilité absolue pour perte en vies humaines d'après les arrêts français dans l'affaire « Lamo-ricière ».

Depuis la guerre, il y a eu un certain nombre de cas où des navires transportant des marchandises inflammables ou explosives, faisaient explosion dans un port et occasionnaient des pertes considérables en vies humaines et en lésions corporelles ou détruisaient ou endommageaient des choses à terre, à des distances relativement éloignées du navire. Jusqu'à présent, pour autant que l'Association le sache, le propriétaire a été, dans tous ces cas, exonéré de blâme, mais le cas pourrait surgir où il serait tenu responsable du chef de faits sans relation avec la négligence de toute personne « au service du navire ».

Article 2.

En ce qui concerne cet article, il est d'importance vitale de réaliser l'uniformité dans l'interprétation de l'expression « actual fault and privity »; en effet, il s'agit là d'un des points les plus importants de toute la Convention. En pratique, l'on n'a guère eu à se plaindre de l'application donnée par les tribunaux du continent à la déchéance du droit de limitation; mais l'empressement des tribunaux des Etats-Unis à priver les propriétaires de navires du droit de limitation pour ce motif a fortement diminué la protection accordée par les lois américaines sur la limitation. En particulier l'amendement « Sirovitch » voté après le désastre du « Morro Castle » a eu pour effet de priver aux Etats-Unis, le propriétaire de navires, du droit de limiter sa responsabilité pour la perte de vies humaines ou pour les lésions corporelles à moins qu'il ne parvienne à prouver que le capitaine n'est coupable en rien ou n'a eu connaissance d'aucune innavigabilité du navire avant le départ. Ensuite, la doctrine dite « of personal contract » qui s'est développée aux Etats-Unis par la jurisprudence, a profondément atteint

le droit de limitation que le Congrès a incontestablement eu l'intention d'accorder aux propriétaires de navires.

Article 2 (2) (3).

Le texte de ces deux paragraphes est trop étendu.

L'article 2 (2) pourrait être invoqué pour enlever à un propriétaire le droit de limiter sa responsabilité en ce qui concerne la perte ou le dommage aux marchandises transportées sous un connaissement signé par le capitaine et avec l'autorisation de la ratification ultérieure du propriétaire.

L'article 2 (3) pourrait être invoqué pour enlever à un propriétaire de navires le droit de limiter sa responsabilité pour pertes en vies humaines ou pour lésions corporelles en ce qui concerne tout membre de l'équipage.

Article 6.

Cet article traite d'un point très important d'une manière assez obscure.

La loi anglaise en vigueur est claire. Un propriétaire de navires est responsable de pertes, lésions ou dommages surgissant en des circonstances distinctes, chaque fois jusqu'à la limite de sa responsabilité légale. La question de savoir si deux pertes qui ne sont pas simultanées surgissent « à des occasions distinctes », dépend de la cause de ces pertes; il faut distinguer si elles sont causées par un seul acte de négligence ou une seule faute contractuelle ou par des actes ou fautes séparés et distincts. La règle est claire bien qu'il puisse être difficile de l'appliquer aux faits d'un cas particulier.

Le critère établi par la Convention est de vérifier si les réclamations proviennent « du fait d'un seul et même accident ». Il n'est pas certain que l'article 6 qui traite en ordre principal de l'ordre de priorité des droits réels, présente une formule qui soit de nature à résoudre ce problème. Même si l'article peut être interprété de façon à couvrir cette question, il n'est pas répondu clairement à la question de savoir si le propriétaire a le droit d'opposer une limite unique à toutes les réclamations pour faits survenus au cours du même voyage ou si la convention ne lui accorde qu'une seule limite pour chaque série de réclamations provenant d'un seul événement.

Cette autre question que la convention ne semble pas avoir traitée est liée à ce problème, notamment celle de savoir quel est le tonnage à considérer lorsque le dommage est infligé par un remorqueur ayant un ou plusieurs navires à la traîne, ou par un des navires traînés ou par les deux. La solution anglaise de ce problème est douteuse car les décisions rendues paraissent assez confuses mais il apparaît bien que la solution dépend du fait de savoir si le remorqueur ou le navire remorqué ou les deux ont infligé le dommage et si le remorqueur et le navire remorqué appartiennent ou non au même propriétaire.

Article 8.

Le but de cet article est de trancher les difficultés qui surgissent fréquemment dans la pratique, dans le cas de double saisie du même navire pour la même cause de créances ainsi que des demandes de caution devant deux juridictions distinctes.

Sous la loi anglaise en vigueur, la caution, donnée pour obtenir la mainlevée d'une saisie de navire remplace ce navire si la caution est suffisante, et le navire est libéré. Mais celui-ci peut être saisi à nouveau pour garantir les dommages ou les frais si la caution donnée apparaît insuffisante pour les couvrir. Cependant la nouvelle saisie ne peut avoir lieu que dans le cas où le jugement n'a pas encore été rendu. D'autre part la Cour d'Amirauté anglaise a décidé qu'une demande de caution introduite par le même réclamant dans deux juridictions différentes était vexatoire et dans ce cas là, la saisie et la procédure, introduites ultérieurement devant les tribunaux anglais, ont été annulées, bien que la procédure étrangère ait été abandonnée avant le prononcé du jugement anglais.

Ces dispositions ne sont pas entièrement satisfaisantes et l'article 8 est peut-être une amélioration. Il ne faut pas oublier que cette question a fait l'objet de la Convention diplomatique relative à la saisie de navires signée à Bruxelles en mai 1952. Il faudrait éviter que l'article 8 ne soit en contradiction avec cette convention sur la saisie.

Pourtant, dans la pratique, la difficulté principale surgit lorsque différents réclamants font saisir le même navire devant deux ou plusieurs juridictions, pour des réclamations provenant du même accident ou du même fait. Par exemple après une collision entre les navires A et B, le propriétaire du navire A peut faire saisir le navire B en

Angleterre mais aucune règle en droit anglais — ni en droit d'aucun autre pays maritime, pour autant qu'il soit connu — n'empêche les propriétaires de la cargaison du navire A de faire saisir le navire B devant toute autre juridiction.

Dans ce cas, le propriétaire du navire B devra fournir une caution dans deux pays et en deux monnaies différentes.

Récemment, un navire fut saisi ou menacé de saisie en Angleterre et dans deux Etats d'Australie par différents réclamants, se basant sur des réclamations provenant du même accident de sorte que les propriétaires auraient dû établir trois fonds de limitation. Ceci fut évité par les bons soins des assureurs anglais partiellement intéressés dans la cargaison mais, en principe, il ne devrait pas être nécessaire de recourir à de tels moyens. Le problème soulève toutefois quelque difficulté, car il pourrait ne pas être équitable d'obliger tous les réclamants à poursuivre leur action devant la juridiction où le navire avait été saisi pour la première fois.

La Convention s'efforce de traiter cette question à l'article 8 §4 : « Si différents créanciers agissent devant les juridictions d'Etat différents, le propriétaire peut, devant chacune d'elles, faire état de » l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que la limite » de sa responsabilité ne soit dépassée. »

Ces stipulations paraissent être dans la bonne voie bien que le texte soit susceptible de plus de clarté. Les règles en vigueur en droit anglais, concernant la constitution du fonds de limitation, devraient aussi être prises en considération; elles ne sont pas extrêmement claires, et elles pourraient être modifiées par la Convention.

Il est clair que si, lors d'une action en limitation devant un tribunal anglais, le propriétaire du navire qui invoque la limitation, a réglé certaines réclamations d'une manière extrajudiciaire, il est autorisé à tenir compte de ces transactions dans la constitution du fonds de façon à ce que les autres réclamants ne reçoivent pas plus qu'ils n'auraient reçu si aucune réclamation n'avait été liquidée auparavant. Ce principe a été étendu à des cas dans lesquels le propriétaire du navire, qui invoquait la limitation devant une cour de justice anglaise, avait payé ensuite du jugement d'un tribunal étranger un réclamation qui aurait pu introduire sa réclamation auprès du tribunal anglais. La difficulté surgit toutefois lorsque, pendant la procédure de limitation anglaise, le propriétaire est menacé d'une réclamation

devant un tribunal étranger; la procédure a déjà été entamée mais aucun jugement n'a encore été rendu par ce tribunal étranger.

Une haute Autorité a émis un doute sur la question de savoir si, dans pareil cas, la cour anglaise a le pouvoir de prolonger les délais de distribution du fonds de limitation anglais, pour que le propriétaire puisse attendre l'arrêt de la Cour étrangère, exécuter le jugement étranger et ensuite demander au tribunal anglais de soustraire les sommes payées du fonds de limitation anglais. De toute façon, dans le seul cas mentionné, au cours duquel cette circonstance précise semble s'être produite, la Cour a refusé d'exercer son pouvoir, — si un tel pouvoir existe — de prolonger les délais de distribution du fonds de limitation anglais. Il semblerait nécessaire de modifier la rigueur de cette règle tout en sauvegardant les droits des ayants-droit au fonds de limitation.

Article 10.

Cet article confère les mêmes droits de limitation aux affréteurs à temps qu'aux propriétaires enregistrés et aux affréteurs de la coque nue. Dans les circonstances actuelles, l'exclusion des affréteurs à temps des bénéfices déjà accordés aux affréteurs de la coque nue semblerait avoir peu de justification.

Londres, le 22 juillet 1954.

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

I

Comme il était naturel, le Rapport de l'Association Britannique de Droit Maritime a attiré toute notre attention; et il est vraiment décourageant de devoir constater que la question de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires qui, après 25 ans de discussion, semblait avoir trouvé, dans le lointain 1924, sa solution moyennant l'adoption de la formule de compromis accueillie par la Convention de Bruxelles, se trouve aujourd'hui, après plus d'un nouveau quart de siècle, repoussée au même point où elle se trouvait il y a plus de cinquante ans.

Mais, en disant que cette question se trouve aujourd'hui à son point de départ, nous avons été vraiment trop optimistes, car lorsque les discussions étaient commencées, tous ceux qui y avaient déployé leur intelligence, leur enthousiasme et leur foi, nourrissaient l'espoir qu'un but aurait été finalement atteint, tandis qu'aujourd'hui nous devons constater avec amertume, que d'après le Rapport de l'Association Britannique de Droit Maritime, l'espoir qu'une solution puisse encore être trouvée, n'est, peut-être qu'illusoire.

En fait, sauf la question de l'adoption de la monnaie à substituer éventuellement à la livre — ce qui est le seul point sur lequel nos Amis Anglais semblent disposés à laisser la discussion ouverte — le Rapport ne fait que proposer, pour ce qui a trait à la vraie substance de la limitation, le système anglais, savoir, l'établissement d'une valeur forfaitaire unique pour tous les navires, et indépendante des oscillations du marché, jusqu'à concurrence de laquelle les propriétaires devraient

être responsables pour tous les accidents qui pourraient arriver à leurs navires, même au cours d'un seul voyage ?

C'est un retour pur et simple, comme nous le disions, à leur système, sauf l'ajournement des 7 et des 15 livres, qui ne sont aujourd'hui qu'un vrai archaïsme.

Et ce qui nous préoccupe le plus maintenant, c'est que le Rapport exprime l'opinion non seulement de l'Association Britannique mais, comme l'on a tenu à le souligner, aussi celle des Associations des Armateurs, des Associations de Protections et d'Indemnité, des Dispatcheurs et du Conseil de l'Amirauté, et peut-être aussi même du Gouvernement, quoique son Représentant soit intervenu aux réunions seulement comme « observer ».

Aussi la composition de la Délégation Britannique dans notre Commission, étant donné le nombre et la grande autorité de ses Membres, ne nous laisse guère d'illusions sur la possibilité qu'on soit disposé à rebrousser chemin.

Mais si vraiment nous n'avions au fond de notre âme une petite lueur d'espoir, notre tâche serait finie, mais nous nous permettons de dire que les Anglais non plus ne peuvent se faire trop d'illusions sur le fait que tous les autres Etats soient prêts à abandonner leur système traditionnel pour embrasser, « di punto in bianco », un système auquel ils ont toujours marqué leur opposition : à cet égard, nous nous permettons de rappeler que, lorsque, à la Conférence d'Amsterdam, on a mis aux voix l'amendement de la Délégation Hollandaise à la proposition de la Commission Internationale dans le sens qu'on aurait dû prendre, comme base pour la révision, la Convention existante; il est vrai que l'amendement a été rejeté, mais cela a pu arriver parce que, sur douze voix, l'amendement n'avait été approuvé que par six Délégations, et, par conséquent, n'avait pas recueilli la majorité.

D'autre part on ne sait pas si le système anglais pourra facilement être accepté par la Délégation des Etats-Unis, vu que la loi américaine se rapproche beaucoup plus du système — dit continental — européen que du système anglais. En fait, si nous ne nous trompons pas, le propriétaire de navires des Etats-Unis est responsable jusqu'à concurrence de *la valeur du navire après l'accident*.

D'ailleurs nos Amis Anglais ont toujours et dans n'importe quelle occasion déclaré attacher une énorme importance à la création d'une convention internationale, et c'est pour cela que nous devons faire

encore un effort — presque certainement le dernier — pour tâcher d'y arriver.

II

Nous connaissons tous, toutes les raisons « pro e contro », qui s'alignent à côté des deux systèmes, qui continuent à se regarder avec un air de défi, et nous ne voulons pas les répéter.

Nous nous bornons ici à souligner que les différences entre les deux systèmes peuvent « grosso modo » se réduire aux suivantes :

a) si l'on doit calculer la valeur du navire d'après une somme fixe à forfait, ou moyennant une évaluation faite « caso per caso »;

b) Si l'on opte pour la deuxième solution — et seulement dans ce cas —, si la valeur doit être rapportée à l'état sain du navire, c'est-à-dire au commencement du voyage, ou immédiatement après l'accident;

c) Si la dette doit être calculée par accident, ou si elle ne peut entrer en jeu qu'une fois seulement pour chaque voyage.

Comme nous venons de le dire, les questions sous a) et sous b) doivent être examinées ensemble, car la solution à la deuxième question préconisant que la valeur du navire doit être calculée au moment après le voyage ne peut plus même intervenir, si l'on décide de prendre comme valeur du navire un chiffre fixe à forfait.

III

Ce qu'on lit dans le Rapport de l'Association Britannique sous littera a) à la page 2, ne peut que produire une forte impression : et l'on ne peut que se rallier à l'impossibilité « éthique » de faire dépendre l'indemnisation des choses et des personnes endommagées par la faute d'un autre navire, du degré de dommages que peut avoir lui-même rencontré, comme conséquence de sa faute, en pouvant arriver même au cas que la valeur du navire en faute soit réduite à rien après l'accident.

Cette conséquence, à laquelle l'on serait amené soit par le système méditerranéen de l'abandon soit par l'« exécution-système » du droit allemand, ne peut aujourd'hui qu'être rejetée. Nous sommes d'avis que sur ce point un accord général ne pourra qu'être établi.

D'ailleurs le nouveau législateur italien, qui avait obtenu l'abrogation de la loi 25 mai 1939 n° 868 — par laquelle on avait introduit

la Convention dans notre législation interne — aux articles 274-276 du Codice della Navigazione, après avoir confirmé en voie de principe la responsabilité de l'armateur pour les faits de l'équipage et pour les obligations du capitaine, et avoir confirmé sa faculté de limiter sa dette *complexive* à la valeur du navire, du fret et des autres accessoires du voyage ⁽¹⁾, ajoute que, si la valeur du navire avant la fin du voyage était inférieure au cinquième (20 %) de la valeur au commencement du voyage, on aurait dû prendre comme limitation le cinquième, et si elle était supérieure aux deux cinquièmes (40 %), on aurait dû prendre comme limitation ces deux cinquièmes.

La solution du problème a ainsi été trouvée dans une formule brillante et simple, quoique encore susceptible d'amendements et de retouches.

Dans un rapport que le Délégué de notre Association, le Professeur Berlingieri, avait présenté à la Conférence d'Amsterdam, on proposait que la même solution (sauf l'établissement de divers pourcentages, et sauf une augmentation raisonnable pour lésions personnelles) fût adoptée dans la nouvelle convention.

La proposition n'a pas eu de succès, mais on peut constater par l'examen du très diligent tableau comparatif qui avait été établi par Maître Carlo Van den Bosch, qu'une solution semblable avait été proposée par nombre d'Associations, savoir la Belge, la Danoise, la Française, la Norvégienne et la Suédoise, qui prenaient comme limite de la dette la moitié de la valeur du navire au commencement du voyage ou avant l'accident.

D'ailleurs, nos amis Anglais semblent tout à fait convaincus que la responsabilité ne doit pas égaler la pleine valeur du navire, mais en être sensiblement au-dessous (au moins pour ce qui regarde la responsabilité pour dommages aux choses), puisqu'ils proposent de porter à 24 livres (papier) les 7 livres (or) établies dans le 1862, somme qui, comme tout le monde le sait très bien, est loin de représenter la valeur, même moyenne, des navires d'aujourd'hui.

Nous ne sommes pas à mêmes d'établir, et pour le moment il ne semble pas nécessaire de le faire, dans quelle proportion avec la valeur

(1) Lorsqu'on a, à la page 8 du Bulletin de la Conférence d'Amsterdam, reproduit l'article 275 du Codice della Navigazione, on est encouru dans une erreur : après les mots « à une somme équivalente », on doit ajouter les mots « à la valeur du navire et ».

moyenne réelle des navires (nous devrions évidemment comprendre aussi, les gigantesques paquebots) se trouvent ces 24 livres par tonne.

Pour le moment, il peut nous suffire de constater que les Anglais eux-mêmes proposent d'établir la valeur moyenne forfaitaire des navires par un chiffre sensiblement inférieur à la valeur réelle. (On pourrait observer que, quoique la valeur des navires d'aujourd'hui soit sans doute de beaucoup supérieure à la valeur moyenne des navires du 1862, les 24 livres papier ne représentent pas même les 7 livres or, car en tout cas la proportion serait de 1 à 4).

Avec cette constatation nous ne sommes encore que très loin du but final, mais nous devons apprécier, non sans quelques complaisances, qu'on est arrivé à une deuxième étape dans le chemin difficile, sans avoir encore rien demandé à nos Amis Anglais. Et c'est à ce point que nous nous permettons de leur demander de faire un petit premier sacrifice, savoir d'abandonner le principe de l'évaluation fixe forfaitaire, pour se rallier à la thèse d'une évaluation spécifique de chaque navire.

L'Association Britannique a toujours montré son opposition à une limitation basée sur la valeur du navire, et cette opposition est confirmée dans son rapport actuel. Mais nos Amis Anglais nous permettront de dire que toutes leurs argumentations à ce sujet ont été déjà, toutes escomptées dans les discussions qui ont été faites dans les années précédentes.

Nous nous rallions aux observations qu'on peut par exemple lire, à ce sujet, soit dans le Rapport de l'Association belge soit dans le Rapport de l'Association norvégienne qui avaient été présentés à la Conférence d'Amsterdam (1949) :

« D'autres objecteront (on lit dans le premier) qu'il » est malaisé d'évaluer la valeur d'un navire. Ces difficultés, cependant, » sont plus théoriques que réelles. Elles se présentent tout autant dans » le règlement d'avaries communes et elles n'ont jamais empêché, » que l'on sache, les dispatcheurs de déterminer la valeur contributive » des navires. Au reste, en fait, l'estimation d'un navire est basée sur » son âge, les prix généralement pratiqués sur le marché de Londres, » etc., et il est plutôt rare que les experts aillent le visiter. »

Le Rapport de l'Association norvégienne, à son tour, après avoir répété qu'il ne faut pas exagérer les difficultés du calcul de la valeur du navire au commencement ou à la fin du voyage, et que la valeur

du navire représente également un facteur bien connu dans d'autres branches du droit maritime, par exemple en matière de sauvetage et d'avarie commune, ajoute que la limitation à la valeur du navire présente cet avantage, que « la valeur des navires et par conséquent la responsabilité des propriétaires de navires suivront la tendance du marché mondial (aussi sur ce dernier point nous désirons attirer toute l'attention).

Du reste, l'adoption d'un même paramètre pour l'estimation de chaque tonne de jauge brute de n'importe quel navire, et, ainsi, soit du grandiose paquebot italien « Cristoforo Colombo » qui vient d'accomplir son premier voyage à New-York soit du plus modeste bâtiment en bois employé dans un trafic de cabotage est — que nos Amis Anglais nous pardonnent ! — d'une absurdité évidente.

Qu'il suffise de constater — si les renseignements que nous venons de recueillir avec quelque hâte sont exacts — que, tandis que la valeur, sur le marché international, d'un grand navire de passagers du type « Andrea Doria » ou « Cristoforo Colombo » peut être calculée entre les 400 et les 450 mille livres (environ 240 Lst.) par tonne de jauge brute, toujours sur le marché international la valeur d'un navire-citerne d'environ 25.000 d.w. peut être calculée entre les 130 et les 150 milles livres (à peu près 75/80 Lst.), et celle d'un navire type « Liberty » entre les 40 et les 45 mille lire (à peu près 25 Lst.).

Comme on le voit, le chiffre qu'on voudrait considérer comme une valeur moyenne, au lieu de représenter une moyenne, ne ferait que correspondre à la valeur du type le plus commun de navire : avec la conséquence que (avec réserve de ce que nous dirons sous peu lorsque nous devons parler de la façon dans laquelle la limitation serait appliquée) la limitation envisagée ne serait destinée à fonctionner pratiquement, qu'en faveur des navires de type spécial, tandis que la grande masse des navires n'y trouverait aucune protection.

Vis-à-vis des inconvénients graves et indéniables résultant de l'adoption du même critère pour le calcul préalable de la valeur de navires (dont la valeur réelle peut être tellement différente, jusqu'à varier presque de 9/10 d'un type à l'autre) nous voulons adresser à nos Amis Anglais un chaleureux appel.

Dans le tableau comparatif dressé par Mr. Van den Bosch, et que nous avons déjà mentionné, l'on peut lire que l'Association Britannique, dans une proposition subsidiaire, semblait disposée à se rallier à la

proposition belge, sous la seule réserve de revoir le taux du 50 %, en tenant compte aussi des différents types de navires.

Et l'appel est, qu'ils veuillent bien faire, au moins, ce sacrifice sur l'autel de l'Unification, c'est-à-dire ne pas renier en 1954 ce qu'ils étaient prêts et disposés à accepter en 1949.

Si cela n'était pas, nous devrions avec une vraie amertume nous avouer que tout effort pour un rapprochement serait tout à fait inutile, et vraiment « utopistico » !

Nous ne voudrions pas clore notre exposé sur ce point, sans bien souligner notre meilleure disposition soit pour trouver tout moyen possible de simplification pour effectuer l'évaluation du navire, soit encore pour établir des taux différents de pourcentage comme limite de la dette, en allant par exemple jusqu'à 60 % pour les petits navires, et en restant en-dessous de 40 % pour les gros navires, notamment pour les navires pour passagers les plus modernes naturellement à des pourcentages plus élevés pour lésions corporelles.

Avec cette discrimination entre deux, ou même plusieurs catégories de navires, l'on éviterait aussi d'encourir l'inconvénient dénoncé soit dans l'actuel Rapport de l'Association Britannique, soit dans le Rapport qui avait été présenté par l'Association néerlandaise à la Conférence d'Amsterdam, savoir que, avec le système de l'évaluation du navire, on arriverait à favoriser les armateurs de navires vieux ou mal entretenus.

IV

Il s'agit maintenant d'affronter le troisième obstacle, qui peut-être est le plus grave, c'est-à-dire si la responsabilité (rectius, une fois pour toutes, la dette) doit être limitée pour chaque accident, ou si elle est rencontrée une fois seulement pendant le cours du voyage.

C'est sur ce point que nous demandons à nos Amis Anglais *le vrai sacrifice*, c'est-à-dire de renoncer à la responsabilité pour chaque accident.

Nous nous rendons parfaitement compte qu'il s'agit là vraiment d'un grand sacrifice, et c'est à cause de cela, que le discours devra être un peu plus long.

On est habitué à s'entendre répéter qu'on doit savoir envisager les problèmes maritimes — comme d'ailleurs tous les problèmes, dans

n'importe quel domaine — dans leur ensemble, en évitant d'en considérer seulement un ou quelques aspects en négligeant les autres.

Il s'agit d'une vérité tout à fait axiomatique !

En particulier, notre problème actuel de la limitation de la responsabilité (dette) des propriétaires des navires doit être examinée soit du côté du navire débiteur, soit du côté des créanciers, qui ne doivent pas être trop lésés par le principe de la limitation.

Cependant, on ne doit pas oublier que, dans des autres branches de droit maritime, on s'est trouvé d'accord pour reconnaître que la responsabilité de l'armateur doit être protégée toutes les fois qu'elle est entraînée par des fautes du capitaine ou de l'équipage : au point que, dans les Règles de La Haye et dans la Convention de Bruxelles sur le connaissance, tandis qu'on a adopté le principe de *limiter* la responsabilité de l'armateur pour les fautes commerciales du capitaine, de l'équipage ou de ses agents, on a *exonéré celui-ci ex lege* de la responsabilité pour les fautes nautiques.

Cela dans le domaine du transport, c'est-à-dire dans le domaine contractuel.

Or nous croyons qu'on doit avouer qu'il n'est pas facile de trouver une raison complètement satisfaisante, dans le domaine juridique pur, pour ne pas admettre le même principe dans le domaine des fautes extracontractuelles. L'on pourrait faire des considérations à n'en plus finir pour démontrer l'absurdité qu'un navire abordé et coulé ne soit pas indemnisé pour ses dommages parce que le capitaine du navire abordeur n'a commis qu'une faute technique; mais, nous le répétons, il ne serait pas facile non plus de justifier, sous le point de vue juridique, ce renversement de position dans les deux domaines, resp. contractuel et extracontractuel. (Nous sommes d'avis que la théorie de la participation des risques dans le contrat de transport est bien loin de pouvoir être considérée comme une justification satisfaisante).

Ce n'est pas que nous nous proposons, avec cela, de troubler les choses.

Il s'agit là de principes bien établis en fait, et que personne n'oserait remuer. Mais nous nous bornons à effleurer cette question pour rappeler qu'en matière de responsabilité maritime, la position du débiteur a été toujours l'objet d'une considération particulièrement bienveillante, à tout désavantage des créanciers.

Cette considération ne doit pas être oubliée dans l'examen du problème qui nous occupe maintenant, pour éviter que la reconnaissance d'une situation de déséquilibre entre débiteur et créanciers puisse être jugée comme une illégalité ou une injustice.

A observer qu'une protection excessive du propriétaire de navires moyennant une exorbitante limitation de sa dette ne pourrait que mériter les justes critiques contenues dans le Rapport Britannique; elle — dit-on — ne pouvait être conçue que dans les siècles passés, lorsque le voyage d'un navire représentait bien une « aventure », et lorsque le propriétaire y risquait vraiment sa fortune : non plus aujourd'hui, « *under modern conditions of shipowning and marine insurance* »

Tout cela est bien vrai, et l'on pourra reconnaître que le problème de la responsabilité de l'armateur ne pourrait être envisagé tout à fait de la même manière qu'il l'était il y a un siècle : preuve en soit que comme nous l'avons déjà rappelé, notre Codice della Navigazione a fait justice de l'ancienne institution de l'abandon. Mais, pour commencer à parler de l'influence que l'assurance moderne peut exercer sur la question à l'étude, il faudra être très prudent, pour ne pas risquer non seulement d'en fausser les termes, mais aussi de devoir même en nier l'existence.

Puisque, en fait, la presque totalité des navires sont aujourd'hui assurés contre les cas de collision, pour les dommages propres et les dommages causés à des tiers, le propriétaire ne risque pratiquement plus rien, d'autant plus que la prime est escomptée sur le fret. Le risque ainsi est déplacé de lui à ses assureurs.

Il y a cependant la contrepartie. Non seulement les navires abordés sont couverts par l'assurance, mais aussi les navires abordés, et sont assurées aussi les marchandises qui y sont transportées.

Par conséquent tout le problème se réduirait à un problème qui n'intéresse que les assureurs, et leur intérêt est très difficile à démêler, car il arrive souvent que la même compagnie d'assurance soit intéressée aussi bien sur le navire abordeur, que sur le navire abordé et sa cargaison.

L'exposé ne pourrait cependant être poussé jusqu'à la limite sans que, comme nous venons de le dire, tous les termes du problème n'en soient déplacés; jusqu'à la conséquence qu'on devrait garder comme une pure reminiscence historique la nécessité de limiter la responsa-

bilité du propriétaire de navire, puisque ce qu'on arriverait à limiter n'est plus sa responsabilité, mais la responsabilité des assureurs, qui, d'ailleurs, peuvent très souvent rester eux-mêmes désavantagés s'ils ont en même temps couvert le navire abordé, ou sa cargaison.

Voilà pourquoi c'est avec le traditionnel « granum salis » qu'on doit tenir compte du phénomène de l'assurance : aussi parce que, en fait, il y a toujours des navires qui ne sont pas assurés, il y a des navires qui sont assurés avec une évaluation inférieure à leur valeur, il y a des assurances qui ne couvrent qu'une partie de l'évaluation il y a enfin des assurances qui... au bon moment sont l'objet de contestations (et il y a encore le dernier écueil de la responsabilité pour accident !).

Le problème doit donc continuer à être examiné sinon dans les mêmes termes, au moins *presque* dans les mêmes termes qu'auparavant; car si nous nous bornons à l'examiner dans le cadre de l'assurance, il cesse d'exister, et autant vaudrait que nous ne nous éréintions plus là-dessus !

Donc, s'il continue à être juste que la responsabilité (dette) du propriétaire de navires soit contenue dans certaines limites, nous devons aussi donner au propriétaire la possibilité de se couvrir avec une assurance.

Or nous savons que l'assurance habituelle couvre le navire pour sa valeur (quand elle la couvre), et la responsabilité vis-à-vis des tiers est couverte avec la même prime.

Si un accident arrive au cours d'un voyage, le propriétaire se trouve ainsi couvert soit pour les risques de son propre navire, soit pour les responsabilités que celui-ci peut avoir encourues (sauf si, en s'agissant d'un navire d'un type commun, les responsabilités regardent des lésions corporelles). Mais si le navire, *en continuant son voyage*, après le premier accident rencontre un accident nouveau, le propriétaire se trouvera toujours couvert pour les nouveaux dommages soufferts par son navire, mais il pourra ne plus l'être pour les nouvelles responsabilités encourues si les responsabilités rencontrées dans le premier accident ont égalé le montant assuré.

Ce cas ne pourrait pratiquement jamais se vérifier pour les grands navires de passagers, vu que même les 74 livres (24 + 50) ne constituent qu'un chiffre sensiblement inférieur à la tiers de leur valeur, pour laquelle il est très probable qu'on les ait assurés; mais

pour le cargo du type commun le raisonnement est bien différent. Il peut s'avérer que le montant pour lequel le propriétaire s'est assuré ait été à peine suffisant pour payer les dommages matériels et que le propriétaire ait dû payer, au delà, des indemnités pour lésions corporelles.

On pourra nous dire qu'un propriétaire prévoyant ne manquera pas de s'assurer jusqu'à concurrence de 50 livres au delà de la valeur de son navire, juste, pour couvrir ce risque. Mais avec ça le propriétaire a fait tout ce qui est normalement possible en matière d'assurance.

On ne peut sérieusement demander à un armateur de se couvrir deux, trois fois, et peut être aussi plus pour responsabilité vis-à-vis des tiers, en prévision de tout ce qui pourrait arriver dans le cours d'un voyage particulièrement malheureux. On lui demanderait des primes tellement élevées, qu'il préférerait sans doute courir le risque, parce que, dans ces moments de crise aiguë la prime engloutirait n'importe quel profit espéré. Et il semble inutile d'ajouter qu'on ne pourrait pas même reprocher au propriétaire de n'avoir fait recours à une nouvelle assurance aussitôt après le premier accident, car les difficultés d'une nouvelle assurance dans des circonstances semblables, avec le navire en cours de voyage et des renseignements encore incertains et confus, les difficultés d'une nouvelle assurance sont bien connues, en tout cas le nouvel accident pourrait arriver avant que la nouvelle assurance ait pu être conclue.

Nous devons avouer ne pas voir pour quelle raison le propriétaire d'un navire « quelconque », auquel aucun reproche ne pourrait être fait en dehors de n'avoir pas eu la main heureuse dans le choix de son capitaine, devrait courir des risques si graves, risques qui ne sont par contre pas même concevables pour les grands navires, car leur grandeur obligeant les propriétaires à s'assurer pour des gros chiffres, ceux-ci les couvrent contre n'importe quelle éventualité.

Nous nous sommes occupés ci-dessus, peut être plus que nécessaire, sur les reflets que l'assurance jette sur ce problème de la limitation la responsabilité. Qu'il nous soit permis d'y retourner, pour exprimer notre modeste conviction que, dans ce cas très malheureux de deux (ou plusieurs) accidents survenus au cours d'un même voyage, il est plus juste que les conséquences en soient supportées par les assureurs

des intérêts liés aux successifs accidents, plutôt que par le propriétaire malchanceux !

Encore deux mot pour ce qui a trait à l'organisation moderne de l'industrie de l'armement.

Nous voulons faire une première observation. Il est de toute évidence que la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire, protégeant la marine marchande, en favorise le développement. La Grande-Bretagne, avec sa puissante marine marchande, peut bien se passer de ce problème économique, mais les autres Etats, qui se trouvent toujours engagés dans une lutte très serrée contre les « drapeaux-hombre », ne se trouvent certainement pas dans la même situation, et ils ne peuvent envisager qu'avec beaucoup de préoccupation l'éventualité que la nouvelle Convention les pousse dans une condition trop désavantageuse vis-à-vis d'autres Etats, qui traditionnellement en restent dehors.

Mais l'actuelle organisation industrielle de l'armement en Grande-Bretagne prouve beaucoup moins que l'armement étranger la nécessité de dispositions législatives dans le sens dont nous nous occupons, car la création de « Limited » est très fréquente pour le « management » de chaque navire; et — si nous sommes en erreur nous prions d'être corrigés — en Angleterre par exemple n'existe pas un « Achille Lauro » qui possède à son nom une flotte de 27 navires pour 193.465 Gr. Tonn. complexivement. Il s'agit là de circonstances qui ne cessent de constituer des cas particuliers et qui méritent d'être tenues en quelque considération.

V

Voilà ce que l'Association Italienne demande à l'Association Britannique, à titre de sacrifice, (en somme, le seul « vrai » sacrifice) pour arriver à l'unification souhaitée de ce problème si grave, en donnant pour son compte la plus parfaite assurance que sur les questions qu'on pourrait appeler de détail, on nous trouvera de la plus grande souplesse.

Gênes, le 22 août 1954.

Le rapporteur,
G. Berlingieri.

PROCES-VERBAL DE LA REUNION DE BRIGHTON 1954

Séance du lundi 20 septembre

1. Monsieur Albert Lilar, Président du C.M.I. et de la Commission Internationale, ouvre la séance et propose de commencer la discussion des propositions de l'Association Britannique de Droit Maritime au sujet de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Il donne la parole en premier lieu au délégué de l'Association Britannique.

M. Martin Hill (Grande-Bretagne). — « La proposition britannique concernant la limitation de la responsabilité est très simple et peut être expliquée en quelques mots. Elle préconise une limite de £24.- par tonneau de jauge pour des réclamations du chef de dommages matériels et une limite supplémentaire de £50.- pour les réclamations du chef de pertes de vies humaines et de lésions corporelles. Si les £50.- ne suffisent pas à honorer les réclamations pour pertes de vies humaines et pour lésions corporelles, ces réclamations bénéficieront au marc le franc des £24.

Il en résulte, que, selon notre projet, nous aurons un maximum de £74.- par tonne lorsqu'il y a des réclamations pour dommages matériels, pertes de vies humaines et lésions corporelles.

Nous avons exprimé ces chiffres en Livres Sterling parce qu'on les comprend mieux de cette façon. Il est toutefois entendu que, dans le projet de convention, ces chiffres seront exprimés en francs français or de la Convention de Varsovie, qui constituera une unité monétaire uniforme de la nouvelle convention.

2. Ces propositions suscitent manifestement un nombre de problèmes et de questions. En premier lieu, on nous demandera pourquoi nous semblons avoir perdu de vue l'existence de la Convention de

1924. Deuxièmement, pourquoi nous avons jeté par-dessus bord, la valeur du navire comme base de limitation. Troisièmement, pourquoi nous avons déclaré depuis la fin de la guerre que rien ne pouvait être réalisé et qu'à présent nous avançons des propositions catégoriques et que nous insistons pour une action immédiate.

Premièrement, pourquoi nous sommes-nous écartés de la Convention de 1924 ? Ceci nous oblige à donner un aperçu historique de la question. Il ne sera pas long parce que le point de vue anglais est très net et que ceci est une question de savoir ce qui peut être fait et ce qui doit être fait aujourd'hui. La Convention de 1924 date d'il y a trente ans en ce qui concerne sa signature, mais en ce qui concerne sa conception elle date du début de ce siècle. Tant de choses ont changé depuis lors — et tout spécialement par suite de la dernière guerre, notamment en ce qui concerne la notion des droits et des obligations par rapport à la perte des vies humaines et de lésions corporelles — qu'il est nécessaire de prendre un nouveau départ. Nous considérons réellement la période d'avant-guerre comme morte et nous pensons qu'il est inutile de prononcer une oraison funèbre à ce sujet. Même si ceci est discuté, il est absolument clair que la convention de 1924 n'a plus aucune chance d'être acceptée, dans sa forme actuelle, par l'actuel Gouvernement Britannique ou par un autre. En réalité, ce n'est pas à cause d'un manque d'essais de la part des propriétaires de navires britanniques que la convention de 1924 n'a pas été votée en Angleterre pendant la période d'avant-guerre. Nous avons essayé à plusieurs reprises de persuader les Gouvernements Britanniques successifs de ratifier la convention et pour plusieurs raisons, partiellement à cause de la valeur même de la convention et partiellement à cause du temps disponible, nous avons complètement failli. Cet échec dans les années d'avant-guerre rend certain l'échec d'une tentative de nos jours et en réalité aucun intérêt britannique représenté au sein de l'Association Britannique de Droit Maritime ne considérerait qu'il est équitable ou juste de faire un essai. Je pense pour le moment à la construction fondamentale de la Convention de 1924, notamment à la limite basée sur la valeur du navire après l'événement et j'ai la conviction qu'une clause or après l'expérience fournie par la convention des règles de La Haye est entachée de difficultés et d'ambiguïté.

3. Deuxièmement, nous avons choisi comme base de limitation le tonnage et non pas la valeur du navire. Les raisons pour lesquelles nous avons fait ce choix sont exposées en détail dans notre rapport. Je ne désire pas retarder les travaux de cette réunion par un exposé à ce sujet. J'estime toutefois que nous ne pouvons maintenir la valeur du navire après l'événement, étant donné que cette solution n'est pas équitable et qu'elle ne peut pas être défendue dans les circonstances actuelles. La vieille conception a disparu, selon laquelle l'armateur, propriétaire d'un seul navire, qui a engagé toute sa fortune dans l'expédition maritime, devrait être autorisé de ce fait à limiter sa responsabilité à ce qui lui reste. Il n'y a pas de raison à présent permettant de dire qu'en cas de perte totale du navire, celui qui a mal agi ne doit pas rembourser celui qui en a subi les conséquences. Même si nous étions de cet avis, il n'y aurait pas la moindre chance d'en convaincre le Parlement et le peuple anglais.

Nous avons envisagé très sérieusement l'acceptation de la valeur du navire avant l'événement, mais aussitôt que vous abandonnez l'idée de ce qui reste au propriétaire du navire après l'accident, il n'y a pas de raison d'équité ou de logique ou tout autre motif de prendre la valeur du navire avant l'accident; cette conception ne présente que des inconvénients, à notre avis, aussi bien du point de vue de l'équité que du point de vue de l'exécution. Au point de vue de l'équité, il est inconcevable qu'un propriétaire d'un vieux navire mal entretenu soit favorisé par rapport au propriétaire d'un nouveau bâtiment ou d'un bâtiment qui a conservé la plus haute catégorie de classification. En pratique, l'évaluation sera sujette à toutes sortes de fluctuations d'après l'époque ou le lieu où cette estimation aura eu lieu et d'après la conjoncture du marché des navires. C'est d'ailleurs pour ces raisons-là que le Parlement britannique a abandonné en 1862 la valeur du navire et a accepté la limite par tonne, limite à laquelle nous nous sommes heurtés depuis lors.

Je sais que nous évaluons en cas d'assistance et d'avarie commune, mais ces évaluations sont beaucoup moins précises. Dans ces cas, on n'exige pas la même précision que dans les cas où il s'agit de réclamations pour pertes de vies humaines où la somme forfaitaire doit être partagée entre un nombre considérable de passagers qui tous s'efforcent d'obtenir l'indemnité la plus haute possible.

Une évaluation sur base d'une somme fixée par tonne donne une certitude. Une limite basée sur la valeur du navire est incertaine et donne lieu à des discussions et à des limitations.

4. Troisièmement, comment pouvons-nous concilier nos propositions actuelles avec notre point de vue antérieur particulièrement aux conférences d'Anvers et d'Amsterdam, selon lequel rien ne pouvait être fait ? Et bien, je suppose que comme tout le monde j'ai dit cela à ces conférences et il serait équitable que l'on m'exécute à présent. Nous avons dit à cette occasion que rien ne pouvait être fait du fait que la clause-or de cette convention ne fonctionnait pas et qu'il n'y avait rien à ce moment pour la remplacer. Ici en Angleterre nous avons réuni les meilleurs avis possibles; nous avons été voir les experts financiers. Je me souviens qu'ils nous ont proposé « Bretton Woods ». Cette solution nous a paru peu attrayante; et rien d'autre ne semblait pouvoir remplacer la clause or d'il y a cinq ans et je pense que nous avons eu raison de dire que rien ne pouvait être fait. Ce point de vue était partagé à cette époque par le Comité. Il se pourrait que nous n'ayons pas apprécié dès le début les possibilités de la convention de Varsovie dont notre projet actuel s'inspire, mais à cette époque ladite convention n'avait fonctionné que pendant quelques années avant la guerre et n'avait pas encore affronté les conditions de l'après-guerre et les aléas du monde monétaire. A présent cette convention a fonctionné pendant 9 ans d'après-guerre et les avis qui ont été donnés sont que la convention a donné satisfaction et qu'elle a réalisé ce à quoi elle était destinée. C'est la raison pour laquelle nous pensons que son système peut être proposé comme base qui pourrait et devrait être acceptée par le monde maritime comme susceptible de donner une mesure monétaire uniforme que le Comité cherche depuis la fin de la guerre.

5. Et maintenant nos chiffres de £24.-.- et de £50.-.-. Le Baron van der Feltz nous a envoyé une notice très intéressante et très fouillée comme tout ce qu'il fait. J'en cite la phrase suivante : « Afin de sauvegarder le droit du propriétaire de navires de limiter sa responsabilité, cette règle doit satisfaire de nos jours le sens de la justice. » C'est là la base réelle de notre projet; elle s'applique avant tout aux pertes de vies humaines et aux lésions corporelles.

A l'heure actuelle on pourrait raisonnablement défendre la thèse (compte tenu des méthodes modernes employées par les armateurs et des facilités d'assurances), qu'une limitation de la responsabilité des propriétaires des navires n'est plus concevable.

Je suis en premier lieu ici comme représentant des armateurs britanniques et en cette qualité je suis sensé ne pas défendre des intérêts opposés à ceux de mon parti, mais cela ne veut pas dire que je vais faire abstraction des intérêts des autres et que je crois que le Parlement actuel soit enclin à approuver une limitation qui accordera aux réclamants du chef de pertes de vies humaines ou de lésions corporelles un pourcentage dérisoire.

Nous avons l'impression, et cette impression est très nette, que dans le cas de pertes de vies humaines et de lésions corporelles non seulement la bonne politique mais également le sens de la justice exigent que nous allions aussi loin que possible dans le sens d'une limitation qui en réalité n'en est pas une de sorte que la protection fournie par la limitation de la responsabilité ne concerne que les catastrophes réelles; cela explique notre chiffre élevé — nous admettons qu'il est élevé — de £50.-, chiffre qui a incidemment été proposé volontairement par les armateurs britanniques. C'est leur chiffre. Il ne se rattache à aucun chiffre d'avant-guerre et il n'en a pas la prétention. Il ne ressemble pas au chiffre américain de \$60.-, mais il a été pris suffisamment élevé afin d'écarter la limitation de la majorité des cas pour pertes de vies humaines ou pour lésions corporelles; il peut toutefois être supporté par l'industrie de la marine et il ne dépasse pas les possibilités d'une assurance au prix raisonnable.

6. La situation des £24.- est différente. Dans les cas de réclamations du chef de dommages à la cargaison, le problème concerne en réalité la question de savoir quelles sortes d'assureurs doivent payer. Il n'y a apparemment pas de raison, si un chiffre raisonnable est donné, pour que le Parlement fasse des objections à quelque chose que les milieux commerciaux intéressés sont disposés à accepter. £24.- correspond à trois fois le chiffre d'avant-guerre. C'est là un point de vue que nous pouvons défendre; ce chiffre constitue en effet une base raisonnable. Mais la justification en est que les raisons qui ont accordé depuis si longtemps le droit de limiter la responsabilité des propriétaires de navires sont toujours favorables, à condition toutefois que

la limite elle-même n'offense pas le sens actuel de la justice et c'est dans cette idée-là que nous avons proposé nos chiffres.

A un seul point de vue, ces chiffres demandent encore notre attention; nous nous en sommes rendus compte après l'émission de notre rapport. Nous devons couvrir le cas d'un très petit navire. Même à raison de £74.- par tonne, un navire de 100 tonnes ne fournit qu'un fonds de £7.400.-; somme qui dépasse à peine — si elle le dépasse — le montant des dommages et intérêts accordés actuellement du chef de la perte d'une vie humaine.

Un pareil résultat ne donnera manifestement pas satisfaction au sens de la justice auquel nous nous sommes référés; d'autre part l'opinion publique ne l'acceptera pas et nous devons donc trouver une solution. Nous pensons que la meilleure solution est d'insérer dans la convention une stipulation par laquelle aucun navire ne sera censé, pour les besoins de la limitation, avoir un tonnage inférieur à 500 tonnes; en d'autres mots la convention stipulera : « aucun navire ne sera considéré comme pesant moins de 500 tonnes. »

7. Je voudrais soulever un dernier point. Nous avons dit dans notre rapport que, si ce problème ne pouvait pas être résolu par un arrangement international, les possibilités offertes par les Administrations internationales ne pourraient pas être négligées. Nous nous empressons de présenter nos excuses si cette déclaration peut constituer une menace contre le Comité à propos de cette réunion. Il n'y a aucune sorte de menace, en effet, c'est uniquement une relation d'une situation que nous connaissons en Grande-Bretagne. A la conférence diplomatique de Bruxelles, le Gouvernement britannique a promis de ré-examiner la question de la responsabilité des propriétaires de navires. Nous savons que cette promesse a fait suite à certaines pressions de la part des différents milieux de Grande-Bretagne. Il y a une ou deux occasions — telle que le cas du « Princess Victoria » — où on aurait pu en venir à une protestation publique qui aurait pu forcer le Gouvernement britannique à entrer en action même s'il ne l'avait pas désiré et il n'y a pas de doute, je pense, que dans notre pays quelque chose arrivera certainement, que l'Association Britannique de Droit Maritime le veuille ou non.

L'Association Britannique de Droit Maritime demande avec insistance une convention internationale à ce sujet. Le danger d'une action

unilatérale aussi bien en Grande-Bretagne que dans les autres pays augmente l'importance d'obtenir un arrangement. C'est la raison pour laquelle la délégation britannique espère de tout cœur que les projets soumis à cette assemblée pourront former la base d'un projet de convention à soumettre à la conférence plénière de l'année prochaine et l'Association Britannique de Droit Maritime est toute disposée à prendre à sa charge la préparation d'un tel projet. »

8. **M. Alten** (Norvège) prend la parole à la demande du Président. « Vous vous rappellerez que l'Association Norvégienne a recommandé à plusieurs reprises lors des conférences du Comité Maritime International qui ont eu lieu depuis la guerre de reviser complètement la Convention de Bruxelles. Cette convention ne nous a jamais donné satisfaction, étant donné que son système est trop compliqué et que la clause-or n'a pas été respectée loyalement par les Etats qui ont signé la convention. C'est la raison pour laquelle nous apprécions très fort le rapport progressif fait par l'Association Britannique. Nous l'acceptons en principe et nous ferons notre possible pour collaborer avec nos amis britanniques et pour en arriver à une convention basée sur les principes de leur rapport.

Je n'entrerai pas dans les détails à présent. Je mentionnerai uniquement les points les plus importants. Nous acceptons d'abandonner le principe de l'abandon du navire comme base de limitation en ce qui concerne les premières créances mentionnées à l'article 1^{er} de la Convention. En conséquence, nous acceptons également que les paragraphes de cet article, qui se réfèrent au cas où selon d'autres lois la responsabilité est limitée à la valeur du navire, soient écartés du bénéfice de la limitation. Il en est de même du paragraphe 8. concernant les obligations contractées par le capitaine et peut-être même des paragraphes 3 et 4. Nous acceptons de plus que la limite monétaire soit augmentée et exprimée en francs Poincaré.

9. Nous sommes également d'avis qu'il doit y avoir une limite pour les petits navires. Le rapport britannique n'indique toutefois pas si le tonnage devra être déterminé conformément à l'article 11 de la Convention de Bruxelles ce qui serait conforme au British Merchant Shipping Act. Les Etats scandinaves ont proposé à Bruxelles en 1922, appuyés par les Etats-Unis (qui n'ont pas encore ratifié cette convention), de prendre le tonnage brut, seul moyen d'obtenir l'unifor-

mité dans tous les pays. Je crois qu'à cette occasion les délégués britanniques ont soulevé que si on prend le tonnage brut comme base, les propriétaires de navires seraient tentés de réduire l'espace réservé à l'équipage. Je crois que cette objection n'a plus de valeur étant donné que dans tous les pays il y a des règlements d'ordre public qui assurent à l'équipage l'espace nécessaire. »

10. **M. le Doyen Ripert** : « Il reste ici trois survivants des signataires de la Convention de 1924. L'un des trois vient de renoncer à son œuvre, c'était Monsieur Alten. Je viens à mon tour de renoncer à la Convention de 1924, mais je voudrais expliquer pourquoi.

Cette convention a cru trouver la solution du problème de la limitation de responsabilité en nous offrant un choix et, à ce moment, nous étions pleinement d'accord avec la délégation britannique. C'était d'ailleurs une solution raisonnable.

Sur la foi de la convention et des signatures échangées, la France a ratifié la Convention internationale mais elle n'a pas encore modifié sa législation interne en s'apercevant que les autres pays ne ratifiaient pas la Convention.

La Convention de 1924 représentait déjà pour les armateurs un sacrifice important. Il ne faut toutefois jamais oublier que, quand on y parle de la valeur du navire, il s'agit de la valeur du navire après l'accident, c'est-à-dire que, pour les navires perdus en totalité, la responsabilité de l'armateur est nulle et qu'elle est encore nulle à l'heure actuelle.

On peut critiquer cette solution, la solution traditionnelle du droit maritime. Il n'y a, en réalité, pas de responsabilité du fait du capital. On demande donc actuellement aux armateurs un véritable sacrifice puisqu'ils acceptent une responsabilité forfaitaire.

11. Je reconnais fort bien que les choses ont changé, comme l'a dit Mr. Hill; encore faut-il qu'elles changent d'une façon raisonnable. On peut accepter une limitation forfaitaire, à la condition que les armateurs y trouvent une pleine sécurité et celle-ci consiste à savoir qu'en aucun cas, quelle que soit l'interprétation des juges, les armateurs ne seront responsables envers les tiers au delà de la limitation de responsabilité.

Il se produit aujourd'hui et dans les législations de beaucoup de pays, une tendance à condamner non seulement les auteurs respon-

sables de fautes, mais aussi les gardiens de choses jugées dangereuses; et même, si elles ne sont pas dangereuses, on les condamne sur des présomptions de fautes ou de risques qu'ils auraient créés. Les armateurs français en ont subi récemment, à la suite des marées que vous connaissez, les dures conséquences.

Si nous ne disons pas clairement dans la Convention que les armateurs seront libérés dans tous les cas par le versement de l'indemnité forfaitaire, nous ouvrons la porte à une série de recours où l'on invoquera la responsabilité personnelle de l'armateur. En d'autres termes, dans cette Convention de 1924, il ne s'agissait que de cas où il y avait faute du capitaine (faute et fait) et c'est pourquoi l'article premier donnait une énumération des cas de responsabilité. Cette énumération, on ne peut pas complètement la supprimer; il faut la modifier et indiquer que, toutes les fois qu'il y a responsabilité de l'armateur en dehors des engagements contractuels bien entendu, il n'y aura qu'une responsabilité limitée.

12. D'autre part, il ne faut pas s'imaginer que, lorsqu'on aura substitué une somme déterminée à la valeur du navire, on évitera toutes espèces de difficultés.

J'ai entendu la délégation anglaise proposer le franc Poincaré comme une nouveauté mais, pour nous Français, c'est là déjà quelque chose d'assez ancien. Il faudra trouver une valeur facilement déterminable qui ne prête pas lieu à discussion. Mais, quand on a trouvé cette valeur, il ne faut pas croire que l'on a supprimé toute injustice car, enfin, il s'agit d'une somme globale que va verser l'armateur. S'il tue une seule personne, s'il y a un seul dommage corporel, la réparation est parfaite. S'il y a des centaines de personnes, elle est insignifiante. Il ne faut pas croire que vous arriverez à rétablir plus de justice. Il n'y en aura pas. Il y aura une solution plus simple. Si l'on élimine les petits navires par raison d'opportunité — ce que je comprends très bien — on ne donnera pas une solution juste. Il y a des navires qui transportent un nombre considérable de passagers dans les estuaires et dans les ports et les passagers n'auront aucun recours; ce que les législateurs nationaux supporteront mal. Il faut donc, si l'on se rallie à la suggestion britannique, le faire en pleine confiance. Que l'on n'adopte pas une solution meilleure que celle d'autrefois, soit, mais qu'elle soit plus simple.

C'est la raison pour laquelle je crois que l'Association Française peut se rallier à la solution proposée, à la condition que l'on précise très nettement les cas de responsabilité et aussi qu'on essaie d'organiser le mode de paiement de cette indemnité et le mode de répartition de la somme que l'on devra partager, ce qui est une source de très grandes difficultés. »

13. **Mr. Haight** (Etats-Unis) précise que l'Association américaine n'a donné à sa délégation d'autres instructions que de lui faire un rapport sur les travaux de la conférence.

M. Burchell (Canada) fait l'historique de la législation canadienne sur la limitation et précise que le but principal poursuivi par l'Association canadienne est d'arriver à une uniformité internationale. Il précise que le C.M.I. pourra réaliser cette uniformité.

Le **baron Van der Feltz** déclare que quoique l'Association des Pays-Bas n'ait pas encore eu l'occasion d'examiner complètement la proposition britannique, les milieux intéressés hollandais en acceptent les lignes générales.

14. **M. Berlingieri** (Italie) déclare qu'il lui est difficile de se rallier à la proposition anglaise. Il précise qu'il partage l'avis selon lequel il y a lieu d'abandonner le principe suivant lequel l'armateur peut se libérer par l'abandon du navire après l'accident. Il estime toutefois que la responsabilité doit être basée sur la valeur réelle du navire. « Il y a de grands paquebots dont chaque tonne coûte plus de 50.000 liras. Il y a des « Liberty » dont chaque tonne ne coûte que 25.000 ou 30.000 liras. Comment peut-on arriver à une solution équitable en basant les limites sur le tonnage. On a dit qu'il était très coûteux de faire évaluer des navires. Il y a toutefois un marché international qui a son centre à Londres, ce qui fait que l'évaluation du navire ne peut pas constituer une difficulté insurmontable. D'autre part il n'est pas nécessaire d'exiger une évaluation précise des navires. »

Le délégué italien précise que son association est d'accord de prendre comme base la valeur du navire avant l'accident, mais il se demande s'il faut faire cette évaluation pour chaque accident ou pour chaque voyage. En effet l'armateur ne prend qu'une seule assurance par voyage. Si le navire encourt un incident dans lequel toute sa responsabilité est engagée et si avant de faire escale il subit un nouvel accident, il se pourrait que les deux limites dépassent la valeur assurée.

En effet, il se peut que l'armateur n'ait pas eu l'occasion de se couvrir après le premier accident. En tout état de cause cette obligation impliquera des primes d'assurance que les armements pourront difficilement supporter. L'association italienne propose en conséquence une limite par voyage.

15. **Maitre L. Dor**, vice-président du C.M.I. fait observer qu'en 1949 l'Association Américaine de Droit Maritime lui a fait savoir qu'il serait extrêmement dangereux de proposer un projet quelconque sur la limitation de la responsabilité, car il y aura toujours le risque qu'un membre du Congrès aux idées démagogiques propose, lors des débats parlementaires, la suppression complète de cette limitation. Il n'y aurait donc qu'une chose à faire, c'est qu'on généralise le système américain.

Maitre Dor ajoute que peu de temps après il a fait part de cette attitude américaine à Monsieur Cyril Miller en ajoutant que le système américain se rapproche sensiblement du système continental.

A la proposition de faire accepter par les armateurs anglais le système continental, Monsieur Miller a répondu, après avoir consulté les milieux maritimes anglais, qu'il n'avait aucune espèce de chance de faire accepter cela en Angleterre.

La Convention de 1924 ne trouve donc plus un seul défenseur. Il faut faire autre chose.

Mtre Dor précise qu'à un moment où le capitaine partait, même au 19e siècle, sur son voilier pour les Indes, il restait toujours 2 ou 3 ans absent. « Alors, quand il revenait, ayant fait toutes sortes de commerce, il rendait compte à son armateur du profit et de ses pertes. L'armateur n'avait plus aucune action sur le capitaine. Dans ces circonstances on comprend l'idée qu'il puisse limiter sa responsabilité à la valeur du navire et à la valeur qu'il mettait en risque dans l'aventure maritime.

Avec la télégraphie sans fil et le téléphone sans fil et maints autres progrès, l'armateur suit son navire non seulement jour par jour, mais heure par heure. Par conséquent on pourrait sans être déraisonnable retenir la proposition de la suppression de toute limitation. »

C'est pourquoi Mtre Dor estime qu'il est prudent d'adopter — quitte à en discuter les détails — la proposition anglaise qui est une proposition simple, claire et qui mettrait fin au débat.

16. **M. Brajkovic** (Yougoslavie) fait un exposé au sujet des lois yougoslaves régissant la matière et attire l'attention des délégations sur le fait que son association tient beaucoup à ce qu'on retienne la notion d'entreprise maritime limitée au seul navire qui fait l'objet des responsabilités.

M. Spiliopoulos (Grèce) précise qu'en Grèce on s'est trouvé devant des cas où l'armateur a été amené à payer des sommes dérisoires.

« Le parlement hellénique prépare actuellement une nouvelle loi s'inspirant de la loi italienne qui permet au propriétaire de limiter sa responsabilité à la valeur du navire. »

Monsieur Spiliopoulos s'intéresse surtout au point de vue américain étant donné que l'Amérique groupe avec l'Angleterre le plus grand nombre de navires. Il ajoute que la Grèce contrôle 6.500.000 de tonnes ce qui lui assure la troisième place dans l'hierarchie des nations maritimes.

Monsieur Spiliopoulos ajoute encore qu'il admet volontiers que le système anglais a l'avantage de la simplicité.

Le Président lève la séance à 18 h 15.

Séance du mercredi 22 septembre

M. Kaj Pineus (Suède). — « Vous savez que la Suède a ratifié la Convention de Bruxelles et a amendé sa loi nationale en conséquence. Nous avons fait cela dans l'espoir de trouver des lois similaires dans les pays maritimes les plus importants. Nous avons été désillusionnés.

Nous ne considérons pas la question de la limitation comme un problème de justice abstraite, mais comme une solution pratique d'un problème difficile. Nous avons l'impression que le point essentiel du projet britannique est qu'il abolit la règle de l'alternative et la clause-or qui ne permet pas d'échapper au paiement en or.

Je pense qu'il faudrait préciser, dès le début, que le projet s'efforcera de laisser les petits tonnages hors de la Convention. Je pense que cela facilitera les choses.

Les propriétaires suédois sont d'avis que les chiffres avancés sont excessifs et de nature à augmenter les primes d'assurances au moment le moins propice. D'autres milieux suédois se sont toutefois prononcés

en faveur du projet actuel. Le Capitaine Kihlbom vous expliquera cela plus tard.

Afin de donner satisfaction aux appréhensions suédoises, je proposerai d'insister sur deux points : une clause-or efficace et une large acceptation du projet. »

18. **M. N. E. Kihlbom** (Suède) déclare que l'Association des Assureurs de Suède a eu l'occasion d'examiner le projet britannique et qu'il l'approuve, à quelques exceptions près.

« Nous sommes d'avis qu'actuellement il est plus important que jamais d'obtenir, dans le monde maritime, un règlement international souscrit par toutes les nations. Nous devons éviter des discussions théoriques où chaque pays suit sa propre pensée juridique.

Actuellement nous considérons le principe de la limitation comme un principe économique et non pas comme un principe légal.

En ma qualité d'assureur, je crois que les changements dans les résultats économiques apportés par la réalisation du projet britannique sont peu importants voire négligeables, comparés aux avantages d'une uniformité internationale dans ce domaine.

Dans cet ordre d'idées, je pense devoir émettre un avis différent de celui exprimé par le Professeur Berlingieri. En effet, les polices d'assurances scandinaves — et je pense qu'il en est de même des polices britanniques et américaines — couvrent les propriétaires jusqu'à concurrence du capital assuré pour chaque dommage qui arrive pendant le voyage.

Les assureurs estiment qu'il faut tenir compte de 2 points de vue : 1°) en ce qui concerne les dommages matériels, la limite devrait être assez élevée pour inciter les propriétaires de navires à exercer une diligence raisonnable à l'égard des marchandises. La limite de £24.- par tonne semble être praticable et raisonnable, à condition, toutefois, quelle soit rattachée à un étalon-or, comme proposé; 2°) en ce qui concerne la limitation pour pertes de vies humaines et lésions corporelles, la limite devrait être assez élevée pour éviter, que des personnes, qui ne connaissent pas la nécessité d'un trafic maritime, ne s'opposent à toute limitation. »

19. **M. F. Norrmen** (Finlande) exprime l'avis que le projet britannique est très clair et très simple mais que la limite, pour les pertes de vies et lésions corporelles, est trop élevée. Il précise que la situation

en Finlande, en ce qui concerne l'acceptation de la nouvelle limite, est pratiquement la même qu'en Suède.

M. T. Ishii (Japon) déclare que le projet britannique a été étudié, au Japon, par une commission spéciale. Celle-ci n'a, toutefois, pas encore formulé de conclusions.

Il ajoute qu'il partage, en général, les idées avancées par l'Association britannique, notamment, en ce qui concerne la suppression du choix entre les deux modalités de limitation.

M. Pelegrin de Benito Serres (Espagne) fait part de l'accord de l'Association espagnole au sujet des principes généraux avancés par l'Association britannique. Il exprime l'avis qu'il est indispensable d'intéresser les pays de l'Amérique latine aux travaux de cette commission.

Le **Dr. Otto Dettmers** (Allemagne) donne un aperçu de la législation allemande et précise que l'Association Allemande de Droit Maritime n'est pas encore à même de donner un avis définitif.

20. **Sir G. St. C. Pilcher** (Angleterre). « Je tiens à préciser que la proposition britannique n'est pas l'œuvre des juristes mais des milieux maritimes et commerciaux intéressés. Les juristes de l'Association Britannique de Droit Maritime, se sont bornés à présenter ces propositions sous forme de rapport.

Je crois que la présente réunion a aidé à consacrer le point de vue selon lequel il faut abandonner le principe suivant lequel la responsabilité peut être limitée à la fortune de mer.

Les délégués britanniques sont d'avis que dans ces conditions, il faut également écarter l'idée de baser le fonds de limitation sur la valeur du navire après l'accident.

Je crois que tout le monde, ici, a approuvé l'idée de ne pas limiter la responsabilité du propriétaire du navire pour les pertes de vies ou les lésions corporelles à l'exception des cas de grandes catastrophes. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé la somme de £50.-.-. Nous sommes d'avis, en Angleterre, après avoir consulté les propriétaires de navires, les assureurs et les protecting clubs, que l'augmentation de la limite à £50.-.-, ou une somme similaire, en cas de pertes de vies ou de lésions corporelles et à £24.-.- en cas de dommages matériels n'imposera pas, en pratique, une dépense trop importante aux propriétaires des navires. Ceci semble avoir été confirmé par Mr.

Kihlbom et j'ai l'impression que, si les délégations qui ne partagent pas notre avis consultaient leurs assureurs ou leurs clubs, elles en arriveraient à la même conclusion, notamment que l'augmentation des primes est minime. »

21. **Mtre de Grandmaison** (France). — « Nous considérons qu'il est indispensable que la convention que vous envisagez réussisse pour limiter la responsabilité des propriétaires de navires. Nous estimons que dans les affaires en général et dans les affaires maritimes notamment, toute responsabilité doit pouvoir être assurée. Or, nous croyons qu'il est indispensable, au point de vue de l'assurance, que le risque à couvrir puisse être évalué. C'est la raison pour laquelle nous ne pensons pas que l'on puisse dire que c'est une question seulement de prime à débattre parce qu'il n'est pas raisonnable que des assureurs couvrent un risque dont ils ne connaissent pas les limites. Or, nous arrivons à des risques illimités et immenses. Voyez les grandes catastrophes telles que celles du « Grand Camp » à Texas City, celle de l'« Ocean Liberty » à Brest où, non seulement un navire est détruit avec sa cargaison, mais encore des vies humaines sont perdues en quantité et où la moitié d'une ville entière peut se trouver détruite. Par conséquent, on est là en présence de risques, je le répète, illimités et le nombre des vies humaines en jeu ne peut pas être, par avance déterminé. Par conséquent, il faut une limite de responsabilité. Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point. Alors, il me semble que nous sommes également d'accord sur le fait que les vieux systèmes continentaux doivent être rejetés pour adopter une limite financière claire et précise.

Nous avons été un peu émus tout à l'heure d'entendre Sir Gone dire que l'Association Anglaise considérait d'une manière favorable une responsabilité illimitée en matière de vies humaines, mais il a immédiatement dit que cela se traduisait par une limite de £50.-.-. Dans ce cas, nous sommes pleinement d'accord avec lui. Tout ceci, par conséquent, ne semble pas faire de difficultés mais, nous, délégation française, avons une grosse préoccupation. Nous ne pensons pas que la nouvelle convention puisse partir sur les anciennes bases de la Convention de 1924. Cette dernière était dans la ligne de la ratification historique, c'est-à-dire qu'elle envisageait la limitation de responsabilité du propriétaire du navire pour les conséquences dommageables des fautes ou du fait du capitaine, de l'équipage et des personnes diverses

au service du navire. Nous avons eu en France une singulière évolution de notre jurisprudence et, à l'heure actuelle, la grave responsabilité des propriétaires de navires ne repose plus sur les fautes du capitaine et de l'équipage, mais sur celles des dommages causés par le navire, parce que les juges en France ont incorporé, si je puis dire, à notre droit maritime une règle de droit civil et qu'en conséquence de l'application de cette règle le propriétaire du navire est présumé en faute sans qu'aucune preuve de cette faute ne doive être rapportée. Il est présumé personnellement en faute lorsqu'un dommage a été causé par le navire sous une forme quelconque, que ce soit le feu, l'explosion, il importe peu.

Par conséquent, nous sommes obligés de considérer qu'une convention nouvelle doit être refaite complètement et que la base même de cette convention limitera la responsabilité de l'armateur, quelle que soit la cause du dommage, fût-il causé par la faute du capitaine et de l'équipage, fût-il causé par le navire pour une cause inconnue puisque, d'après notre législation et notre jurisprudence cela comporte la présomption de faute de l'armateur. »

22. **M. Braekhus** (Norvège). — « La Convention actuelle sur la limitation a été ratifiée par la Norvège en 1933; depuis cette date la Convention a fait partie de la loi nationale norvégienne. Nous avons appliqué ces règles depuis plus de 20 ans. Pendant ce temps nous avons découvert pas mal de règles peu claires et qui ne donnent pas satisfaction, parce qu'elles ne donnent pas de solution à des problèmes pratiques. Le projet de l'Association Britannique de Droit Maritime fera disparaître un grand nombre des problèmes. D'autres subsisteront, toutefois, et je pense qu'il sera très utile d'en résoudre quelques-uns dans la nouvelle Convention. Dans beaucoup de cas la solution a beaucoup moins d'importance que le fait d'avoir une solution.

Je voudrais soulever brièvement 5 questions qui concernent l'Article 1.

1°) La première question concerne la « cross liability » et la « single liability ». Ce problème se pose le plus souvent en cas d'abordage. Lorsque la responsabilité est partagée et que les deux navires ont subi des dommages, vous pouvez appliquer la limitation soit individuellement aux réclamations des deux navires en cause, soit au solde de leurs réclamations réciproques. La première solution, celle de la

« cross liability » donne la limite la moins élevée. Il peut y avoir une différence substantielle entre les deux solutions. La seconde solution, celle de la « single liability » a été adoptée, si mes souvenirs sont exacts, par les Tribunaux britanniques dès 1892 dans l'affaire Voorwaarts-Khediye et par la Cour Suprême des Etats-Unis la même année dans l'affaire du North Star.

En Scandinavie et, pour autant que je sache, dans le Continent, la question reste controversée, la préférence étant donnée au système de la « cross liability ». Je pense qu'il est impossible de résoudre cette question par un raisonnement logique; il doit y avoir un choix délibéré entre les deux solutions. Personnellement je préférerais la règle britannique et américaine de la « single liability », mais le point le plus important est que la Convention donne une solution.

2^o) En deuxième lieu je désire dire quelques mots au sujet de la responsabilité du remorqueur vis-à-vis du remorqué. C'est un cas typique où une limitation devrait être accordée, mais sous l'empire de la Convention actuelle, cette question n'est pas claire. L'Article I (1) semble couvrir uniquement la responsabilité extra contractuelle. L'Article 1 (2) n'est pas d'application. Vous ne pouvez pas dire que le remorqueur a été délivré au Capitaine pour être transporté. On pourrait, toutefois, accorder au propriétaire du remorqueur une limitation sous l'Article 1 (4), responsabilité contractuelle par suite d'une négligence dans la navigation ou l'exploitation du navire, quoique ce paragraphe ait été prévu pour d'autres cas de responsabilités. Si l'Article 1 (4) est supprimé, le cas de la responsabilité du remorqueur à l'égard du remorqué, doit être repris sous un autre paragraphe.

3^o) Je voudrais mentionner la controverse au sujet de la « absolute or strict liability ». Cette question a été soulevée par plusieurs orateurs et notamment par M^{re} de Grandmaison. Les Tribunaux norvégiens ont même rendu le propriétaire responsable dans des cas où il n'y avait pas de fautes de la part du navire ou de son propriétaire, par exemple le cas où le mécanisme de réversion a cédé à un moment critique. La Cour Suprême de Norvège a, toutefois, accordé une limitation dans un cas semblable s'appuyant sur une analogie avec d'autres règles de la Convention. Il serait certainement préférable que le droit de limiter ses responsabilités soit exprimé clairement.

4°) Je désire soulever le cas où plusieurs navires intervenus dans l'accident, appartiennent au même propriétaire. La question qui se pose dans ce cas est celle de savoir si la limitation doit être appliquée au tonnage de tous les navires intéressés ou seulement au tonnage de un ou de plusieurs d'entre-eux. Le rapport anglais soulève cette question sous l'article 6, mais j'ai l'impression qu'il s'agit là d'une question de l'article 1 (2). Le rapport britannique fait état du cas d'un remorqueur et de sa traîne, mais le même problème peut se poser dans d'autres cas. En Scandinavie nous avons eu le cas où une société de sauveteurs qui était occupée à relever des navires et des bateaux désirait limiter sa responsabilité. Je crois qu'il sera extrêmement difficile de rédiger une règle susceptible de donner satisfaction à ces cas compliqués mais si cela était possible, ce serait très utile.

5°) Je voudrais bien soulever une question en ce qui concerne l'Article 1 (8). En général j'admets que ce paragraphe est inutile et peut être supprimé, excepté dans un seul cas. Un navire norvégien était en détresse et demandait assistance par la radio. Un autre navire se trouvait dans les environs (je crois qu'il s'agissait d'un navire français) et était disposé à porter secours, à condition, toutefois, que le navire norvégien rembourse ses dommages et les frais même en cas de résultat négatif. Le Capitaine norvégien acceptait cette condition et je crois qu'il avait l'autorité de le faire. Les opérations de sauvetage se sont soldées par un échec et le navire français a subi des dommages importants. Dans ce cas le navire norvégien pouvait limiter sa responsabilité sous l'article 1 (8) et non sous l'article 1 (6) puisqu'il ne s'agissait pas d'une rémunération de sauvetage. Je pense que la nouvelle Convention devrait accorder le bénéfice de la limitation dans un cas pareil.

23. **M. J.T. Asser** (Pays-Bas) fait remarquer que les milieux intéressés hollandais éprouvent des difficultés supplémentaires, par suite du fait que les lois des Pays-Bas précisent que la limitation ne peut être invoquée que dans quatre cas :

1°) Réclamations au sujet d'avaries aux marchandises résultant du contrat de transport;

2°) Pertes de vies humaines et lésions corporelles résultant du contrat de transport;

- 3°) Réclamations résultant d'abordage;
- 4°) Réclamations pour sauvetage.

C'est la raison pour laquelle l'Association des Pays-Bas demande que l'Article 1 de la Convention stipule que la limitation s'applique à toutes les actions intentées contre le propriétaire du navire et résultant de dommages matériels ou de pertes de vies ou de lésions corporelles causées par ou en relation avec les opérations du navire que ce soit en mer ou sur terre et qu'il s'agisse d'obligations contractuelles ou délictuelles.

Le Président lève la séance à 12 h 35.

Séance du vendredi 24 septembre

24. Le Président propose d'examiner la question générale posée par Monsieur Ripert : « Dans quel cas le propriétaire peut-il limiter sa responsabilité ? ».

M. le Doyen Ripert. — « Je crois bien traduire la pensée de l'Association anglaise, en disant qu'elle se préoccupe de ne pas accabler un propriétaire de navire sous sa responsabilité en raison des faits qui peuvent se produire dans l'expédition maritime. Et, ceci se comprend d'autant mieux que les dommages modernes sont beaucoup plus considérables que ceux qu'on pouvait prévoir jadis et que la fortune des sociétés les plus solides serait compromise en cas d'une véritable catastrophe maritime. Dans tous les domaines d'ailleurs on constate que dans les législations, au fur et à mesure qu'on étend l'application de la responsabilité, on limite le montant des indemnités qui doivent être données à des tiers. Si cette idée est exacte, les formules qui se trouvent dans la Convention de 1924 ne peuvent pas convenir ou ne peuvent plus convenir. Il y a en réalité deux sortes de responsabilités à prévoir :

1°) Responsabilités envers les tiers pour tous les dommages causés par l'expédition maritime.

2°) Responsabilités envers les propriétaires de marchandises et peut-être même des passagers en raison des événements.

Et voici ce qui nous préoccupe beaucoup : il ne faut pas quand on aura limité la responsabilité de l'armateur dans la législation des

différents pays, que les tribunaux désireux de protéger les victimes trouvent le moyen de tourner les règles que vous aurez edictées.

A l'heure actuelle les armateurs français ont le bénéfice d'un système de limitation absolue. Ils consentiront, j'en suis sûr, à faire l'abandon de ce système, encore faut-il qu'ils aient toute garantie par la Convention sur la limitation de responsabilité.

C'est pourquoi je crois qu'il ne faut plus du tout parler des faits et fautes du capitaine et peut-être même des autres agents de l'armateur. Mais il faut parler des dommages qui ont été causés au cours du voyage maritime, quel que soit l'auteur du dommage, et réserves faites sans doute des fautes intentionnelles ou des fautes dolosives. Il faut arriver à couvrir tous les vices d'exploitation, toutes les catastrophes qui résulteraient des dommages pour les tiers. Il nous faudrait par conséquent adopter une formule qui serait beaucoup moins restrictive que celle de la Convention de 1924 qui prévoit des indemnités en raison des dommages causés par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage et du pilote. Dans la conception nouvelle, il faut que vous prévoyiez toutes les indemnités dues à des tiers, par les dommages causés au cours de l'expédition maritime, quelle que soit la personne qui les aura causés, en couvrant par cela même les dommages qui résulteraient d'un vice du navire, à condition que ce ne soit pas un vice dû à la faute de l'armateur. En d'autres termes, nous voudrions éviter que, sous le prétexte qu'un propriétaire de navire est toujours responsable de son navire, on arrive à relever contre lui des fautes personnelles qui l'empêcheraient de jouir de la limitation de responsabilité.

Nous vous demanderions d'examiner s'il n'est pas possible par une formule très large de déclarer que dans tous les cas et quelle que soit la manière dont l'action à responsabilité sera intentée, le propriétaire du navire aura satisfait à ses obligations en versant l'indemnité telle que prévue par la Convention. »

25. **Maître L. Dor** (France). — « Je suis complètement d'accord avec tout ce que Monsieur Ripert vous a dit. Je tiens à ajouter seulement deux petites observations : la première c'est que, dans la Convention de 1924, l'armateur peut limiter sa responsabilité en cas de sauvetage ou d'assistance maritime. Il ne fait pas l'ombre d'un doute, à mon avis, que dans la nouvelle Convention qui a pour base

seulement l'unité monétaire, cela doit être complètement omis. Et ce pour la raison suivante : c'est qu'il y a de nombreux cas de sauvetage dans lesquels, par exemple, l'arbitre arrive à donner jusqu'à 50 % de la valeur de la chose sauvée. Cela est bien supérieur aux £24 par tonne. Il y a une limitation pour sauvetage et elle est contenue dans la Convention de 1910 sur le sauvetage et l'assistance maritime. C'est la valeur des objets sauvés. Il est, à mon avis, complètement impossible d'affirmer que le sauveteur n'aura jamais plus que £24 par tonne du navire sauvé. C'est d'ailleurs une question de contrat qui doit échapper complètement à la limitation de responsabilité. Si vous maintenez cela vous rendriez dans de nombreux cas le contrat de sauvetage impossible.

En second lieu, le Doyen Ripert a fait allusion à la jurisprudence. Je voudrais insister quelque peu et vous dire qu'il serait nécessaire de mettre dans le texte de votre projet de Convention quelques mots qui excluent nettement cette responsabilité du fait des choses. »

M. Berlingieri (Italie) ajoute qu'il y a une contradiction entre la règle qui permet de fournir la preuve de due diligence lorsqu'il s'agit d'un vice propre du navire et la règle qui couvre la responsabilité du propriétaire même pour ses fautes personnelles.

26. **M. Braekhus** (Norvège). — « Mtre Dor a proposé d'insérer dans la Convention une règle excluant la « absolute liability » du champ d'application des lois maritimes. Nous ne pouvons pas partager cet avis. La présente Convention concerne la limitation de la responsabilité et non pas les responsabilités. La question de la « absolute liability » n'est pas exclusivement un problème français et nous sommes d'avis qu'il est beaucoup trop difficile pour être examiné ici. Ce que nous pouvons faire c'est de prévoir que, dans les cas où il y a « absolute liability » suivant la loi nationale, cette responsabilité peut être limitée. La règle principale concernant la limitation pourra être libellée comme suit : En cas de « absolute liability » vous pouvez limiter votre responsabilité pour les dommages aux personnes et aux biens à terre et sur mer qu'il s'agisse d'actes ou omissions du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toutes autres personnes au service du navire ou d'accidents dans l'exploitation du navire.

Outre cette règle nous n'avons besoin, j'ai l'impression, que d'une règle concernant la responsabilité pour enlèvement d'épaves. Les autres

paragraphes de l'ancien article 1^{er} devraient être supprimés; il en est de même des paragraphes concernant le sauvetage et l'avarie commune. »

27. Le Président soumet à la commission la question suivante : « Y a-t-il un accord général pour accepter une limitation basée sur le franc français-or et non sur la valeur du navire ? »

M. Van der Feltz (Pays-Bas). — « La délégation des Pays-Bas est d'avis que la limitation devrait être basée sur une somme forfaitaire par tonne; cette somme devrait être exprimée en francs français-or à condition que cette définition n'entraîne pas de nouvelles difficultés semblables à celle de la clause-or. J'en doute toutefois spécialement lorsque je pense à la Convention de Rome d'octobre 1952 sur les dommages causés par des aéronefs aux tiers à la surface.

Quoique le principe de la valeur du navire ne puisse toutefois être pris comme base de limitation, cela ne signifie pas que la somme forfaitaire ne peut pas varier suivant les différentes catégories des navires tels que les paquebots, les navires-citernes, les cargos, cargos-mixtes, les remorqueurs, les navires de sauvetage, etc.

Il y a une autre question sur laquelle je désire attirer l'attention, notamment celle des petits caboteurs. Aux Pays-Bas, la plupart d'entre-eux sont la propriété de personnes privées, le plus souvent du capitaine et des membres de sa famille qui y ont consacré toute leur fortune. C'est la raison pour laquelle une limite minimum ne peut pas être fixée trop haut; ceci afin d'éviter que l'augmentation de la prime d'assurance n'ait des répercussions économiques. »

28. **M. Boeg** (Danemark) demande quelques explications au sujet des mots « franc français-or ».

M. Knauth (Etats-Unis) précise que deux systèmes peuvent être adoptés : l'un consiste à faire convertir les chiffres de la Convention par les Parlements des Etats contractants, l'autre à charger les tribunaux de cette conversion. Ce dernier système est le système habituel. Il a été appliqué pendant de nombreuses années en Angleterre. Ainsi les 125.000 francs Poincaré de la Convention de Varsovie valaient à l'origine en 1929, £1.000; peu de temps après et pendant de nombreuses années £1.680 et récemment £2.900. Aux Etats-Unis les 125.000 francs Poincaré valaient à l'origine \$5.000; après la dévalua-

tion du dollar en 1933 ils valaient \$8.291. Les derniers jugements ont été rendus sur base de \$8.291.

Maître Dor. — « M. Boeg a employé comme beaucoup d'autres orateurs l'expression « franc français-or », alors que M. Van den Bosch vient d'employer la véritable expression « franc Poincaré-or ». En effet, il y a plusieurs francs-or.

Le franc Poincaré est le seul pour lequel la valeur, en milligrammes d'or, soit indiquée dans la loi de dévaluation. Je crois par conséquent que, lorsqu'on adoptera cette mesure pour base, c'est comme si on disait, au lieu de franc Poincaré, autant de milligrammes d'or et c'est donc une base assez sûre. »

29. **M. Raynor** (Grande-Bretagne). — « En ma qualité d'assureur maritime je me permets de faire une remarque au sujet des catégories proposées par le baron Van der Feltz. Nous sommes d'avis qu'il n'est pas pratique d'introduire de nouvelles difficultés inutiles. La plupart des petits navires tels que des yach's exploités commercialement ou non, des ferry ou d'autres embarcations assimilées, ont la possibilité de s'assurer efficacement, sur base d'une valeur assurée convenue. Ces assurances contiennent des couvertures pour des responsabilités qui dépassent largement cette valeur assurée. Ce système fonctionne sur une grande échelle. »

30. Le président soumet à la commission la question suivante : « La limitation de la responsabilité doit-elle être calculée par voyage ou par accident » ?

Des avis émis par les délégations il résulte que toutes acceptent la limite par accident à l'exception de celles de la République Fédérale Allemande, de la Grèce et de l'Italie.

Le débat est suivi d'une discussion au sujet de la difficulté de définir respectivement les notions « voyage » et « accident ».

La majorité de l'assemblée admet que ce problème ne peut pas déterminer le choix entre l'accident et le voyage.

M. Grenander (Suède) précise en outre que de 1880 à 1939, trois ou quatre cas importants se sont produits où plusieurs accidents sont survenus pendant le même voyage.

M. Kihlbom (Suède) assure d'autre part que la différence de primes pour les deux risques envisagés est minime.

31. **Mtre de Grandmaison** (France). — « Je voudrais dire un mot sur cette question très importante de la limitation de responsabilité par accident ou par voyage. La délégation française n'a pas pris de décision spéciale sur ce point avant de venir ici, en raison de la pratique des assurances maritimes en France, où d'une façon très nette la reconstitution est faite accident par accident et automatiquement, sans déclarations et sans paiement de prime nouvelle.

Mais, si nous devons prendre une décision motivée, je crois pouvoir dire que la délégation française insisterait très vivement pour que ce soit par accident et non pas par voyage que la limitation de responsabilité soit adoptée. Ceci pour une première raison qui est une raison de droit. Quelle est l'origine, quelle est la cause, de la responsabilité du propriétaire du navire ? Ce n'est pas dans la notion du voyage qu'il faut la chercher; mais sa responsabilité naît d'un fait préjudiciable que nous appelons l'accident. Il est par conséquent responsable de chaque fait préjudiciable qui cause dommage à autrui.

Et puis il y a une seconde raison d'ordre pratique, qui nous fera pencher résolument vers cette solution de l'accident et non pas la solution du voyage. Il peut y avoir, en effet, des responsabilités considérables à la charge du propriétaire du navire hors du voyage, le voyage étant terminé. Pourquoi, dans ce cas, ne permettez-vous pas de limiter sa responsabilité parce que c'est hors voyage ?

Nous pensons donc que la seule solution utile en pratique, et également sur le terrain du droit, c'est d'autoriser et de stipuler la limitation de responsabilité du propriétaire de navire par accident. »

32. **M. Raynor** (Grande-Bretagne). — « Nous estimons qu'il y a lieu d'adopter une limite par accident. Je crois qu'il est mal placé d'avancer l'argument des différentes formes d'assurance. Je crois qu'il serait triste si nous devons subordonner le degré de responsabilité du propriétaire du navire au moyen de protection que les assureurs sont désireux de fournir. Il est toutefois intéressant de savoir que le nombre de cas où la limitation a été invoquée de 1920 à 1952 devant les tribunaux britanniques s'élève à 140 et que les fonds de limitation totalisent moins que £2.750.000.

Je crois que le point le plus important et d'intérêt universel est d'accorder une indemnisation adéquate aux parties lésées. C'est une question d'éthique. Personnellement je pense que si nous abordons le

problème dans un esprit partisan et que nous cherchons à établir une limitation de la responsabilité des propriétaires de navires au détriment des réclamants, nous courons le risque d'être considérés comme une société protectrice des propriétaires de navires. Le C.M.I. en souffrirait considérablement. S'il y a des sacrifices à faire c'est à celui qui cause le mal de les faire et non pas à celui qui le subit.

En résumant je pense qu'il faut rejeter la limitation par voyage qui groupe un nombre d'accidents hétéroclite et qui n'accorde aux réclamants qu'une partie de la réclamation. Je pense que la proposition de l'Association Britannique de Droit Maritime donne aux transporteurs la protection nécessaire contre des responsabilités catastrophiques, c'est-à-dire des responsabilités pour lesquelles aucune assurance ne peut être trouvée à un prix raisonnable. En réalité le but poursuivi est de tempérer la justice par la grâce. Du point de vue des assureurs le projet est le bienvenu étant donné qu'il assure une uniformité monétaire et que de ce fait il permet aux assureurs de connaître la limite de leurs engagements peu importe où l'affaire est plaidée. »

PROJET DE CONVENTION

10 décembre 1954

Note

Conformément aux instructions du Bureau Permanent, annoncées par le Président au cours de la dernière séance de la Conférence de Brighton (le vendredi 24 septembre 1954), nous communiquons aux Associations Nationales le projet de convention élaboré par l'Association Britannique de Droit Maritime. Grâce au concours de l'Association Française de Droit Maritime, qui a bien voulu en assumer la traduction, nous sommes en mesure de réunir en un même document, les versions française et anglaise.

En rédigeant le projet de convention, l'Association Britannique de Droit Maritime s'est attachée à rendre aussi fidèlement que possible les opinions de la plupart des Associations Nationales, telles qu'elles résultent des comptes rendus analytiques de la Conférence de Brighton et des commentaires que certaines Associations nous ont adressés depuis.

Nous pensons qu'en ce moment, il suffit d'attirer l'attention des Associations sur la disposition de l'article 2. Les montants qui devront y figurer, ne s'y trouvent pas encore mentionnés pour la raison évidente qu'ils ne pourront être fixés que par une décision de la Conférence Plénière de Madrid. Considérant, toutefois, que les limites suggérées dans le rapport du 22 juillet 1954 de l'Association Britannique de Droit Maritime étaient : £ 24 et £ 50 par tonne, le montant à insérer à l'article 2 (1) *a*) serait la contrevaieur de £ 50 (qui représente en ce moment 2097,32 francs français or) et à l'article 2 (1) *b*) la contrevaieur de £ 24 (= 1006,71 francs français or). Ces conversions ont été effectuées en prenant comme base les valeurs or cotées sur le marché de Londres à la date du 2 décembre dernier; il est certain que ces contrevaleurs en francs seront finalement exprimées en chiffres

ronds comme dans la Convention de Varsovie, et fixées par exemple respectivement à frs. 2.100 et frs. 1.000.

La portée des articles 2 et 4 serait, dans ce cas, la suivante :

a) dans l'éventualité très improbable d'un sinistre ayant exclusivement causé des pertes de vies humaines et des lésions corporelles à ce point considérables que la limite de la responsabilité se trouve atteinte, le propriétaire du navire devra constituer un fonds limité à 2.100 francs français par tonne;

b) lorsque l'accident n'aura provoqué que des dommages matériels (ou l'obligation de relever une épave), la limite sera de 1.000 francs français par tonne;

c) lorsque l'accident aura entraîné à la fois des pertes de vies humaines et des dommages corporels, ainsi que des dommages matériels (ou l'obligation de relever une épave), la responsabilité sera limitée à 2.100 francs français par tonne pour les pertes de vies humaines et les lésions corporelles, et à 1.000 francs français par tonne pour les dommages matériels (ou le relèvement de l'épave) : étant entendu que si le fonds de 2.100 francs français par tonne s'avérait insuffisant pour indemniser intégralement les créanciers du chef de pertes de vies humaines ou de lésions corporelles, ceux-ci pourraient concourir, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers, sur la masse de 1.000 francs français par tonne.

Le projet ne tente pas de définir la tonne qui servira de base au calcul de la limitation; cette question a été réservée à Brighton et renvoyée aux délibérations de la Conférence de Madrid.

Carlo Van den Bosch.

Cyril Miller.

Anvers et Londres, 10 Déc., 1954.

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the limitation of the liability of owners of ships, have decided to conclude a convention for this purpose, and thereto have agreed as follows :

Article 1.

The owner of a ship shall not be liable beyond the amounts specified in Article 2 of this Convention in respect of any of the following claims where the occurrence giving rise to the claim has taken place without his actual fault or privity. The said claims are claims made by any person whatsoever in respect of

- (a) Loss of or damage to any property on board the ship or delivered to the master or any servant or agent of the owner for transportation by the ship.
- (b) Loss of or damage to any property or rights of any kind, or loss of life or personal injury caused to any person, whether on land or water, by any act, neglect, or default of the mas-

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes de droit concernant la responsabilité des propriétaires de navires.

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit :

Article 1.

Le propriétaire d'un navire n'est responsable que jusqu'à concurrence du montant déterminé dans l'article 2 de la présente Convention pour les créances suivantes, lorsque le fait donnant naissance à la créance n'aura pas été causé par la faute personnelle du propriétaire ou commis avec son consentement.

Ces créances de toutes personnes quelconques sont celles qui ont leur source dans l'une des causes suivantes :

- a) perte ou dommage de biens, que le bien soit à bord du navire ou pris en charge par le capitaine ou par tout préposé ou agent du propriétaire, pour être transporté par le navire;
- b) perte ou dommage de tous biens ou droits de toute nature, ou pertes de vies ou dommages corporels causés à toute personne, soit à terre, soit sur l'eau, par tout fait, négligence ou fau-

ter or the pilot or any member of the crew or any servant or agent of the owner or any other person for whose act, neglect or default the owner is responsible, whether on board the ship or not, performing any duty or doing any act on or in connection with the ship or the persons, cargo or other property on board the ship or to be carried therein.

- (c) Any obligation or liability, imposed by any law relating to the removal of wreck, arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship (including anything on board the ship) which is sunk, stranded or abandoned, which said obligation or liability is hereinafter referred to as « wreck liability ».
- (d) Loss of or damage to any property or rights of any kind, or loss of life or personal injury caused to any person, whether on land or water (not being any loss, damage or injury to which the preceding provisions of this Article apply), for which the owner is liable by reason only of his ownership, possession, custody or control of the ship.

te du capitaine, du pilote ou d'un membre de l'équipage ou de tout préposé ou agent du propriétaire ou de toute autre personne dont le propriétaire est responsable, à bord du navire ou non, accomplissant tout devoir de sa fonction, ou agissant à bord en exécutant tout acte se rapportant au navire, aux personnes, à la cargaison ou toute propriété à bord du navire ou destinée à être transportée sur le navire;

- c) toute obligation ou responsabilité légale provenant de l'enlèvement des épaves, née ou occasionnée par le renflouement, l'enlèvement ou la destruction de tout navire (y compris tout ce qui est à bord du navire) coulé, échoué ou abandonné. Ces obligation et responsabilité seront dans la suite de ce texte dites par abréviation : « responsabilité pour épaves »;
- d) perte et dommage de biens, droits de toute nature, ou pertes de vies ou dommages corporels à toute personne, soit à terre, soit sur l'eau, qui ne seraient pas visés par les paragraphes précédents, pour lesquels le propriétaire est responsable à raison seulement du fait de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire.

Article 2.

(1) The amounts beyond which the owner of a ship, in the cases specified in Article 1 of this Convention, shall not be liable are—

- (a) In respect of loss of life or personal injury caused to any person, an aggregate amount not exceeding francs for each ton of the ship's tonnage.
- (b) In respect of loss of or damage to property or rights of wreck liability, on aggregate amount not exceeding francs for each ton of the ship's tonnage.

(2) For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the preceding provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 500 tons shall be deemed to be of 500 tons.

(3) The amount mentioned in this Article shall be deemed to refer to French francs, each such franc consisting of 65 ½ milligrams gold of millesimal fineness 900. Where the owner of a ship limits his liability in accordance with the provisions of this Convention in any Contracting State, then for the purposes of any proceedings in that State with respect to that liability those amounts may be converted into the national currency of that

Article 2.

1) Les montants au-delà desquels le propriétaire du navire ne sera pas responsable dans les cas spécifiés dans l'article 1^{er} de cette Convention sont :

- a) pour perte de vies ou dommages corporels à toute personne, une somme totale qui ne pourra dépasser francs par chaque tonneau de jauge du navire;
- b) pour perte ou dommage de biens ou droits ou responsabilité pour épave, une somme totale qui ne pourra dépasser francs par chaque tonneau de jauge du navire;

2) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire, conformément aux dispositions précédentes de cet article, tout navire de moins de 500 tonneaux de jauge sera considéré comme étant un navire de 500 tonneaux.

3) Les montants mentionnés dans cet article sont considérés comme se rapportant au franc français, chaque franc consistant en 65 ½ milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

Lorsqu'un propriétaire usera dans un Etat Contractant du droit de limiter sa responsabilité par application des dispositions de la présente Convention, ces sommes, pour les besoins de toute procédure dans cet Etat, pourront être converties

State in round figures at the rate of exchange prevailing at the date of the occurrence giving rise to the liability.

Article 3.

(1) The limits of liability prescribed by Article 2 of this Convention shall apply to the aggregate of all claims in respect of loss of life, personal injury, loss of or damage to property or rights and wreck liability, which arise on any distinct occasion without regard to any claims in respect of such loss, injury, damage or wreck liability which may have arisen or may arise on any other distinct occasion.

(2) Where the owner of a ship limits his liability in accordance with the provisions of this Convention, in respect of any such loss, injury, damage or wreck liability, the aggregate amount of his limited liability in respect of that loss, injury, damage or wreck liability shall constitute one fund, hereinafter referred to as a « limitation fund ».

Article 4.

Where the owner of a ship limits his liability, in accordance with the

dans la monnaie nationale de cet Etat, en chiffres ronds, au cours du change en vigueur au jour de l'événement générateur de la responsabilité.

Article 3.

1) Les limitations de responsabilité prescrites par l'art. 2 de cette Convention s'appliqueront à l'ensemble de toutes les créances pour perte de vies dommages corporels perte ou dommage de tout bien, atteinte à tout droit, responsabilité pour épave, nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances pour de tels pertes, dommages corporels, dommages matériels, responsabilité pour épave, nées ou à naître d'un autre événement.

2) Lorsque le propriétaire d'un navire limite sa responsabilité par application des dispositions de cette Convention, pour de tels pertes, dommages corporels, dommages matériels ou responsabilité pour épave, le montant total de ces limitations de responsabilité pour ces diverses causes, constituera un fonds, qui sera appelé ci-après « fonds de limitation ».

Article 4.

Lorsque le propriétaire du navire limite sa responsabilité par appli-

provisions or this Convention, and there is in addition to loss of life or personal injury caused to any person, loss of or damage to property or rights or wreck liability, and that part of the limitation fund which represents the limit of the owner's liability in respect of loss of life or personal injury is insufficient for the satisfaction of the established claims in respect of loss of life or personal injury, the persons having such claims shall, as respects the unsatisfied balance of those claims, and subject to the provisions of Article 5 (1) of this Convention, rank equally with the persons having claims against the remainder of that limitation fund representing the limit of the owner's liability in respect of loss of or damage to property or rights or wreck liability.

Article 5.

(1) Where the owner of a ship limits his liability, in accordance with the provisions of this Convention, and more than one claim is made against a limitation fund, the order in which the claimants shall rank against the fund or either part thereof shall be determined in accordance with the domestic laws of the Contracting State in which the limitation fund is constituted.

cation des dispositions de cette Convention, et s'il y a tout à la fois perte de vies ou dommages corporels, et aussi perte de ou dommage aux biens, atteinte à des droits ou responsabilité pour épave, et au cas où la partie du fonds de limitation affectée à la réparation des pertes de vies ou dommages corporels seraient insuffisante pour régler intégralement les créances dûment établies pour ces dernières causes, ces créanciers produiront pour le solde impayé de leur créance et sous réserve des dispositions de l'article 5, paragraphe 1, de cette Convention, en concurrence et à égalité avec les créanciers pour perte de ou dommages aux biens, atteinte à un droit ou responsabilité pour épave, sur la seconde partie du fonds de limitation représentant la limite de responsabilité prévue pour ces cas.

Article 5.

1) Lorsque le propriétaire du navire limite sa responsabilité par application des dispositions de la présente Convention, et lorsqu'il y a pluralité de créances à satisfaire par le fonds de limitation, l'ordre de règlement des créanciers sera déterminé par la loi interne de l'Etat Contractant dans lequel le fonds aura été constitué.

(2) In any proceedings relating to the distribution of a limitation fund constituted in any Contracting State, any judgment or order of any competent court of any other Contracting State shall be admissible as evidence of the amount at which any claim against the fund should be assessed.

Article 6.

(1) Where in respect of any claim for which the owner of a ship may limit his liability under this Convention the ship is arrested and bail or other security is given for an amount equal to the full limit of the owner's liability in respect of the loss, injury, damage or wreck liability giving rise to that claim and all other claims which, upon the owner limiting his liability in accordance with the provisions of this Convention, would constitute one limitation fund, the bail or other security so given shall, subject to the provisions of Article 5 (1) of this Convention, be available for the benefit of all persons making such claims.

(2) Where in respect of any such claim a ship is arrested within the jurisdiction of any of the Contracting States in circumstances in which the arrest is permitted under or not contrary to the Internatio-

2) Dans toute procédure de distribution d'un fonds de limitation constitué dans un Etat Contractant, tout jugement ou décision de tout Tribunal compétent de tout autre Etat Contractant sera considéré comme la preuve régulière du montant pour lequel la créance sera admise dans la distribution.

Article 6.

1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, aux termes de cette Convention, et lorsque le navire aura été saisi et qu'une caution ou autre garantie aura été fournie pour un montant égal à la pleine limite de responsabilité du propriétaire pour perte de vies, dommages corporels, pertes ou dommages matériels, responsabilité pour épave et pour toutes autres demandes qui, en accord avec les termes de cette Convention, entraîneraient la constitution d'un fonds de limitation, la garantie ou autre sécurité fournie sous réserve des dispositions de l'article 5, paragraphe 1, de cette Convention profitera à tous les créanciers.

2) Lorsqu'un navire aura été saisi dans le ressort d'un Etat Contractant, pour sûreté de l'une de ces créances, dans les cas où la saisie est autorisée par ou non contraire aux dispositions de la Con-

nal Convention Relating To The Arrest Of Seagoing Ships signed at Brussels on 10th May, 1952, the Court or other appropriate judicial authority of that State may order the release of the ship

(a) if satisfied that

(i) the owner has already given satisfactory bail or other security for an amount equal to the full limit of his liability in respect of the loss, injury, damage or wreck liability giving rise to that claim and all other claims which, upon his limiting his liability in accordance with the provisions of this Convention, would constitute one limitation fund, and

(ii) the bail or other security is available for the benefit of the claimant in accordance with his rights; or

(b) if satisfied that

(i) the owner has already given satisfactory bail or other security for an amount which is less than the full

vention Internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952, le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire, à condition qu'il soit justifié :

a) (i) que le propriétaire a déjà fourni une caution satisfaisante ou toute autre garantie pour un montant égal à la pleine limite de sa responsabilité pour perte de vies, dommages corporels, dommages ou responsabilité pour épave, selon la cause de sa responsabilité, et pour toutes autres demandes qui entraîneraient la constitution d'un fonds de limitation si le propriétaire entendait se prévaloir des limites de responsabilité prévues par la présente Convention; et

(ii) à condition que la caution ou autre garantie soit disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits; ou

b) à condition qu'il soit justifié que :

(i) le propriétaire a déjà donné caution satisfaisante ou autre garantie pour un montant inférieur à la pleine li-

limit of his liability in respect of the loss, injury, damage or wreck liability giving rise to that claim and all other claims which, upon his limiting liability in accordance with the provisions of this Convention, would constitute one limitation fund, and

- (ii) the bail or other security is available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

Provided that the owner shall give such further bail or other security as would when added to the bail or other security already given equal the amount of the full limit of his said liability.

- (3) In every case in which a ship has been arrested in respect of any such claim and in such circumstances as are referred to in paragraph 2 of this Article, the Court or other appropriate judicial authority of the Contracting State within whose jurisdiction the ship is arrested shall, in the exercise of its jurisdiction in accordance with the provisions of the said paragraph, take all steps within its power to ensure

mite de sa responsabilité pour perte de vies, dommages corporels, pertes et dommages, et responsabilité pour épave, selon la cause de sa responsabilité et pour toutes autres demandes qui entraîneraient la constitution d'un fonds de limitation si le propriétaire entendait se prévaloir des limites de responsabilité prévues par la présente Convention; et

- (ii) à condition que la caution ou autre sécurité soit disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

Pourvu que le propriétaire fournisse une seconde caution ou autre garantie qui, ajoutée à la première déjà fournie, couvrirait intégralement le montant total de sa responsabilité limitée.

- 3) Dans tous les cas où un navire aura été saisi pour une des causes et dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article, le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans le ressort duquel le navire est saisi prendra, dans l'exercice de son pouvoir juridictionnel, conformément aux dispositions du dit paragraphe, toutes mesures dans la limite de ses pou-

that in all the Contracting States taken as a whole, the aggregate bail or other security required does not exceed the amount of the full limit of the owner's liability in respect of that claim and all other claims which, upon his limiting in accordance with the provisions of this Convention, would constitute one limitation fund.

(4) All questions of procedure relating to proceedings in pursuance of this Article and questions relating to the limitation of time within which such proceedings may be brought shall be determined by domestic laws of the Contracting State in which the proceedings are brought.

Article 7.

Where any proceedings are brought against the owner of a ship in respect of any of the claims mentioned in Article 1 of this Convention the Court or other appropriate judicial authority in the Contracting State in which such proceedings are brought, may order that execution of any judgment or order obtained against the owner in respect of any such claim shall not be levied on any property of the owner other than the ship, her freight and accessories, until the expiration

voirs pour s'assurer que, dans tous les États Contractants pris en bloc, la caution globale ou autre sécurité requise ne dépasse pas le montant de la pleine limitation de responsabilité du propriétaire pour la dite demande d'indemnité et pour toutes autres demandes d'indemnité qui entraîneraient la constitution d'un fonds de limitation, si le propriétaire décidait de se prévaloir des dispositions de la présente Convention.

4) Toutes questions de procédure relatives aux actions engagées par application des dispositions du présent article et toutes questions relatives aux délais dans lesquels ces actions doivent être exercées seront réglées par la loi interne de l'État Contractant dans lequel le procès aura lieu.

Article 7.

Lorsqu'une action est engagée contre le propriétaire d'un navire pour l'une des causes énumérées à l'article 1^{er} de cette Convention, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente de l'État Contractant dans lequel la procédure est suivie, pourra ordonner que le jugement ou la décision rendu contre le propriétaire ne pourra être exécuté sur aucun bien appartenant au propriétaire, autre que le navire, son fret et accessoires, jusqu'à l'expiration d'un délai raisonnable imparti au

of a reasonable time sufficient to allow the owner to sell or otherwise dispose of the ship and to distribute the proceeds of sale or disposal amongst the persons claiming in respect of the loss, injury, damage or wreck liability giving rise to that claim and all other claims which, upon the owner limiting his liability in accordance with the provisions of this Convention, would constitute one limitation fund.

Article 8.

(1) In this Convention, any reference to the liability of the owner of a ship, however worded, shall be taken to include a reference to any liability of the ship.

(2) Subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, the preceding provisions of this Convention shall apply to any of the following persons, namely:—

- (a) masters and members of the crews of ships;
- (b) charterers, managers and operators of ships and their servants and agents, and
- (c) any servants and agents of the owners of ships, as they apply to the owners of ships, provided that the aggregate

propriétaire pour lui permettre de vendre le navire ou d'en autrement disposer et de distribuer son prix ou le répartir entre les créanciers pour pertes de vies, dommages corporels, pertes et dommages ou responsabilité pour épave, ayant donné naissance à l'action engagée, ou toutes autres créances qui auraient entraîné la constitution d'un fonds de limitation, si le propriétaire décidait de se prévaloir des dispositions de la présente Convention pour limiter sa responsabilité.

Article 8.

1) Dans la présente Convention, toute référence à la responsabilité du propriétaire du navire, quels que soient les termes employés, comporte référence à toute responsabilité du navire.

2) Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les dispositions précédentes de la présente Convention s'appliquent à toutes les personnes suivantes, et nommément aux :

- a) capitaine et membres de l'équipage du navire;
- b) affréteurs, tous gérants (« managers and operators ») de navires et leurs préposés et agents, et
- c) tous préposés et agents des propriétaires de navires, tout comme elles s'appliquent aux propriétaires eux-mêmes, étant sti-

amount of the limited liability of the owner and all such persons in respect of any loss, injury, damage or wreck liability arising on the same occasion shall not together exceed the amounts specified in Article 2 of this Convention and shall constitute one limitation fund.

(3) Where an occurrence giving rise to any of the claims mentioned in Article 1 of this Convention is due to the fault of the master or any member of the crew (whether or not he be at the same time solely or partly owner, charterer, manager or operator of the ship) the occurrence shall not be deemed to have taken place with his actual fault or privity, whether as master or member of the crew, as the case may be, or, if he be at the same time solely or partly owner, charterer, manager or operator of the ship, as sole or part owner, charterer, manager or operator, as the case may be, if his fault were only a fault of navigation of the ship.

pulé que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes pour perte de vies, dommages corporels, pertes et dommages et responsabilité pour épave, encourus pour le même événement, ne pourra excéder les montants fixés par l'article 2 de la présente Convention et constituera un fonds de limitation.

3) Lorsque le fait donnant naissance à l'une des créances visées à l'article premier de cette Convention a pour cause la faute du capitaine ou d'un membre de l'équipage, qu'il soit ou non à ce moment le seul propriétaire, ou un copropriétaire du navire, affréteur ou gérant (« manager or operator ») du navire, ce fait ne sera pas considéré avoir été causé par sa faute ou commis avec son consentement, soit en sa qualité de capitaine ou membre de l'équipage, selon le cas, soit en sa qualité de seul propriétaire ou copropriétaire ou affréteur ou agent du navire, s'il l'était au moment de l'événement générateur de responsabilité, lorsqu'il s'agira d'une faute nautique.

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME

REMARQUES

(Réponses au questionnaire élaboré lors de la Conférence de Brighton)

1) La limitation de la responsabilité doit être basée sur une somme forfaitaire par tonneau de jauge (système anglais), et cette somme devra être exprimée en francs français or (francs Poincaré).

2) La responsabilité devra être limitée par accident ou sinistre. L'idée du voyage ne pourrait être retenue qu'à titre subsidiaire, soit, si un deuxième accident se produit avant l'arrivée du navire sans connaissance de la cause, soit, si seules des créances contractuelles sont en jeu. Voici une proposition comment cette idée pourrait être retenue :

« Toutes les créances, contractuelles ou non, nées contre le propriétaire de navire d'un même sinistre (accident) sont colloquées pour le même montant maximum de responsabilité et concourent à sa répartition selon leurs rangs respectifs. Si un nouveau sinistre (accident) se produit avant que le navire arrive ou fasse escale dans un port, il est présumé se confondre avec le premier sinistre (accident). S'il n'a que des créances contractuelles, le montant maximum de responsabilité couvre toutes les créances en tant qu'elles sont nées avant l'arrivée au port de destination ou au lieu où le voyage prend fin. »

3) Avant d'énumérer les cas, dans lesquels le propriétaire de navire pourra invoquer la limitation de sa responsabilité, on devrait définir la base de sa responsabilité civile. En ce qui concerne la responsabilité contractuelle, aucune difficulté n'existe. Il ne reste qu'à dire dans quels cas la responsabilité sera limitée. Quant à la responsabilité

extracontractuelle, il paraît être utile de préciser que l'armateur encourt une responsabilité dite causale ou objective du fait de son exploitation du navire. Ce n'est pas le fait de la préposition du capitaine et de l'équipage, c'est l'exploitation du navire qui dicte la responsabilité civile. En créant une telle responsabilité spéciale du propriétaire de navire, la possibilité de se baser sur un autre texte du droit civil pour trouver une base de responsabilité, avec l'effet que pour celle-ci la limitation serait impossible, est exclue. On pourrait statuer par exemple : « L'armateur ou le propriétaire de navire répond de tout dommage résultant pour un tiers de l'exploitation du navire, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par la force majeure, par le fait propre du lésé ou par la faute d'un tiers, (les préposés de l'armateur n'étant pas considérés comme des tiers) ».

Une fois cette responsabilité *ex delicto* établie, le catalogue des créances soumises à la limitation se présente sans difficulté. Pour les dommages occasionnés à des tiers par l'exploitation du navire, ainsi que pour ceux occasionnés à des personnes ou à des biens transportés à bord du navire, la responsabilité sera limitée. (Les numéros 1, 2, 3 et 4 de l'art. 1 de la Convention de 1924 sont ainsi compris).

On peut se demander, si le N° 5 de l'art. 1 de la Convention de 1924 n'est pas inclus dans les dommages résultant de l'exploitation. En cas de doute, une précision serait appropriée.

Reste le problème des rémunérations d'assistance et de sauvetage et la part contributive en cas d'avarie commune. Les créances de ce genre n'excèdent pas la valeur du navire, par principe. Si elles se présentent seules, on pourrait se contenter avec la limitation à la valeur du navire. Mais si les créances concourent avec d'autres du fait d'une collision ou autre, pourquoi ne seraient-elles pas limitées de même. En ce qui concerne les contributions du navire en avarie commune il paraît difficile de nier une limitation, si on considère qu'en cas de faute même du capitaine et de l'équipage avec l'effet de perte des marchandises à bord, l'armateur peut invoquer la limitation forfaitaire. Pourquoi devrait-il payer au delà, si les marchandises ont été sacrifiées en avarie commune, sans faute du capitaine, seulement pour sauver les biens exposés dans l'aventure commune. Les marchandises sont perdues, le navire est sauvé. Le navire doit contribuer à la réparation du sacrifice subi par la marchandise. Si ce dommage est causé par une faute, la responsabilité est limitée; si d'autre part il n'y a pas de

faute, mais en cas d'avarie commune, la responsabilité devrait aller jusqu'à la valeur du navire. Il y a là une question d'équilibre à résoudre. Le N° 8 de l'art. 1 de la Convention de 1924 paraît être superflu.

4) En cas de faute personnelle du propriétaire de navire, la limitation de responsabilité ne pourra pas être invoquée. Une réserve en cas de faute nautique du propriétaire-capitaine serait possible.

5) Le fardeau de la preuve en cas de faute personnelle de l'armateur pèse sur le lésé qui prétend avoir droit au delà de la somme limitée. Pourtant on peut se demander, si cette règle est juste dans toutes les hypothèses. L'exemple le plus connu de la faute personnelle du propriétaire est l'innavigabilité du navire au départ.

Convient-il de laisser à la charge du lésé la preuve d'une innavigabilité ou ne pourrait-on pas concevoir une règle, selon laquelle le propriétaire du navire qui invoque la limitation légale prouve positivement que son navire était navigable au moment du départ ?

6) Si le dommage est causé par un vice du navire, il faut préciser s'il s'agit d'un vice caché ou d'un vice apparent. En cas de vice apparent au moment du départ, il y a faute personnelle du propriétaire. En cas de vice caché, la question se pose, si le propriétaire a pu ou aurait pu le découvrir en employant une « due diligence ».

7) Les personnes au service du navire au sens de la convention sur la limitation de responsabilité ne peuvent être que celles qui sont sous les ordres du capitaine. Les agents terrestres du propriétaire, qui ne sont pas sous les ordres du capitaine, sont les préposés du propriétaire, et leurs fautes sont considérées comme fautes du propriétaire lui-même. Si non, on admettrait que l'ingénieur naval de l'armement qui répond de la navigabilité est un agent terrestre au service du navire, et en cas de faute de celui-ci, la limitation serait admise, bien qu'il s'agisse d'une faute de l'armement. Si on veut inclure les agents terrestres, on s'écarte de la seule possibilité de justification de la limitation légale : le fait que le propriétaire doit confier son navire à son capitaine qui en prend souverainement le commandement.

8) A raison de morts et de lésions corporelles des membres de l'équipage, une limitation de responsabilité paraît être impossible.

Quant au pilote, le problème devient difficile, s'il s'agit d'un pilote obligatoirement. Dans la plupart des cas, les pilotes sont assurés,

même obligatoirement, et on peut se demander, si le recours de l'assureur ne devrait pas être soumis à la limitation légale.

9) Cette question n'est pas parfaitement claire. Est-ce que l'on entend le calcul technique du tonnage qui sert de base pour déterminer la somme forfaitaire ? Il n'y a qu'à insister pour que le calcul soit uniforme dans tous les pays. Est-ce que l'on entend savoir quel tonnage sera impliqué en cas de plusieurs navires responsables ? S'il y a responsabilité solidaire des navires, le tonnage de chacun d'eux est pris individuellement, parce que le lésé peut adresser ses réclamations contre chacun. S'il n'y a pas de responsabilité solidaire des navires en cause, mais que chacun répond pour une quote-part du dommage total, on ne peut guère concevoir une addition du tonnage de chacun des navires pour offrir une base plus grande au lésé, sur laquelle la somme maxima sera calculée.

10) Il serait possible de limiter le champ d'application de la convention à des navires à partir de 300 t.

11) Il faut absolument garantir aux propriétaires de navires, que de multiples actions dans de divers pays sont exclues. L'exception de la litispendance doit être accordée entre tous les Etats contractants. De même l'effet de la chose jugée doit exister dans tous ces pays. L'art. 8 de la Convention de 1924 ne suffit pas amplement pour exclure le risque que l'armateur doit payer plusieurs fois. Une solution adéquate pourrait être trouvée, si le for où la procédure de limitation sera engagée est déterminé. Soit le for de la saisie-conservatoire, soit le for du lieu où la somme forfaitaire est déposée.

Le premier for saisi exclut toute procédure ultérieure. Pour rendre effective une telle règle de compétence il serait utile de prévoir en même temps que les Etats contractants permettent le transfert des paiements aux créanciers sans restriction. Telle liberté permettra aux créanciers de s'abstenir d'une deuxième saisie seulement pour être garantis que le paiement sera effectué.

Les questions de procédures, bien qu'elles soient réservées en principe à la loi nationale, ne peuvent pas être négligées dans la future convention, surtout parce que la dualité entre la répartition des créances sur la somme forfaitaire d'une part et les privilèges (liens) des créanciers sur le navire d'autre part existera toujours. Pour que telle dualité puisse disparaître il serait à prévoir que par le dépôt de la

somme forfaitaire les privilèges sur le navire lui-même seraient remplacés par un privilège sur cette somme. Mais quelle sera la règle, si la valeur du navire excède la somme forfaitaire et le créancier invoque la responsabilité illimitée ? Nous ne voyons pas d'autre solution qu'une adaptation de la convention de 1926 sur les hypothèques et privilèges à la future convention sur la responsabilité. Du moment que l'idée de la fortune de mer est abolie, les privilèges qui sont le corollaire de la responsabilité limitée à la fortune de mer ne peuvent plus rester tels qu'ils sont prévus actuellement. L'assiette des privilèges changera.

Bâle, janvier 1955.

ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES PAYS-BAS

RAPPORT

Le Projet de Convention, qui a été envoyé aux Associations Nationales, comporte un texte anglais et un texte français. Comme le texte anglais est toutefois le texte original, l'Association des Pays-Bas a cru qu'il était préférable de baser ses observations sur le texte anglais plutôt que sur la traduction française.

Compte tenu du délai dans lequel les associations nationales pouvaient envoyer leurs observations au sujet du Projet de Convention, l'Association des Pays-Bas n'a pu que résumer les commentaires les plus importants suscités chez eux; l'Association des Pays-Bas se réserve toutefois le droit de discuter d'autres points à la Conférence de Madrid du Comité Maritime International ou à une autre réunion de la Commission Internationale, si telle réunion a lieu avant la Conférence de Madrid.

L'Association des Pays-Bas examinera le Projet de Convention suivant l'ordre dans lequel il a été établi.

Préambule

L'Association propose de remplacer le mot « navire » repris dans le préambule par les mots « navire de mer » de la Convention de Bruxelles sur la saisie de 1952.

Dans un but de clarté, la même modification devrait être apportée au début de l'article 1^{er}.

Article 1.

a) Suivant le début de cet article, le propriétaire du navire est déchu du droit de limiter sa responsabilité lorsque celle-ci résulte de sa faute personnelle.

Cette condition paraît trop rigide. En vertu du Code commercial des Pays-Bas le propriétaire du navire n'est déchu du droit de limiter sa responsabilité qu'en cas d'intention frauduleuse ou de faute lourde. Il se pourrait que les mots « faute personnelle » puissent être interprétés comme couvrant par exemple la « culpa in eligendo » de la part du propriétaire du navire, lorsque celui-ci a désigné un capitaine qui s'avère incompetent ou même des cas de « culpa levis ».

Les propriétaires de navires néerlandais ont exprimé l'avis qu'ils ne pourront pas recommander la ratification par les Pays-Bas d'une Convention qui prive les propriétaires de navires du droit de limiter leur responsabilité en cas de faute. C'est la raison pour laquelle l'Association des Pays-Bas insiste pour que la Convention internationale contienne à ce sujet une disposition similaire au Code néerlandais. Le dernier paragraphe de l'article 8 devrait être changé dans ce sens.

b) Le système par lequel l'article 1^{er} divise les réclamations en quatre catégories n'est pas très clair. La catégorie a) concerne apparemment les réclamations résultant d'une obligation contractuelle relative au transport de marchandises.

La catégorie b) semble inclure aussi bien les réclamations résultant d'une obligation contractuelle que celles qui ont un caractère délictuel; d'autre part il n'est pas clairement précisé si les réclamations pour la perte de vie ou lésion corporelle, résultant d'une obligation contractuelle concernant le transport de personnes, sont mentionnées sous la catégorie b) ou sous la catégorie a). En outre, au cas où l'on aurait eu l'intention de faire une distinction entre les réclamations pour obligation contractuelle et les réclamations d'un caractère délictuel, il serait utile d'exprimer cette idée plus clairement.

c) L'on pourrait se demander si l'article 1^{er} est suffisamment étendu pour couvrir les cas dans lesquels, conformément à la loi applicable, le propriétaire d'un navire de mer remorqué est responsable pour les pertes et les dommages causés par la négligence du remorqueur.

d) Un autre point qui pourrait être intéressant, est celui de savoir si la définition du paragraphe b) couvre les réclamations du chef de perte de vie ou lésion corporelle, des membres de l'équipage, du pilote ou d'autres personnes au service du navire.

e) L'Association des Pays-Bas présume que l'article 1^{er} est rédigé dans le but de mettre le fardeau de la preuve de la faute du propriétaire à charge de la partie qui l'invoque.

f) Il y a apparemment une certaine discordance entre le texte anglais du paragraphe b) de l'article 1^{er} et la traduction française; celle-ci contient les mots « à bord » après le mot « agissant » alors que dans le texte anglais les mots « on board » manquent après les mots « doing any act ».

g) Finalement, en ce qui concerne les paragraphes b) et d), ceux-ci contiennent le mot « rights » à côté du mot « property ». L'Association des Pays-Bas suppose que ces mots signifient que la limitation de la responsabilité est autorisée en matière de réclamation pour dommage immatériel (par exemple : les surestaries).

Article 2.

En général l'Association des Pays-Bas est complètement d'accord avec les dispositions de cet article à l'exception des points que voici.

a) Conformément au troisième paragraphe, le taux de conversion des montants exprimé en francs-or est le taux de change en vigueur à la date de l'événement qui donne lieu à la responsabilité. Cette disposition devrait couvrir également le cas où la date de l'événement qui donne lieu à la responsabilité n'est pas connue; dans ce cas, la conversion devrait être effectuée au taux de change de la date qui sera établie sur base d'un critère objectif.

b) En ce qui concerne le deuxième paragraphe de cet article, l'Association des Pays-Bas doit réserver son point de vue jusqu'au moment où elle aura reçu les informations complémentaires concernant la question de savoir si cette disposition constitue une charge insurmontable pour les propriétaires de petits navires.

c) Finalement, cet article définit-il clairement que lorsque le propriétaire d'un navire remorqué est rendu responsable pour les dommages causés par le remorqueur (et non pas par le remorqué) le

propriétaire peut limiter sa responsabilité sur base du tonnage du remorqueur ?

Article 3.

Pourquoi le premier paragraphe de cet article emploie-t-il le mot « occasion » tandis que le troisième paragraphe de l'article 2 emploie le mot « occurrence » ? Dans la traduction française le mot « événement » est employé dans les deux cas.

Article 5.

a) Le premier paragraphe de cet article ne devrait-il pas également se référer à la Convention de Bruxelles sur les privilèges et hypothèques ?

b) L'Association des Pays-Bas présume que le deuxième paragraphe signifie que seul le montant et non pas l'existence de la réclamation sera prouvé par le jugement ou par l'ordonnance d'une juridiction compétente d'un autre Etat.

c) L'Association demande en outre quelle est la signification exacte des mots « shall be admissible as evidence ». Ce paragraphe signifie-t-il que le jugement ou l'ordonnance visé constitue une preuve « juris tantum » ou « juris et de jure » ?

Dans le dernier cas il sera probablement nécessaire de préciser que ce jugement ou cette ordonnance doit avoir été prononcé en dernier ressort.

Article 6.

a) Le premier paragraphe de cet article ne semble pas tenir compte du cas où le propriétaire a donné une caution non pas après la saisie du navire mais en vue d'éviter une saisie.

b) Le deuxième paragraphe a) (1) stipule que la responsabilité du propriétaire « pour perte de vie, dommage corporel, dommage ou responsabilité pour épave et pour toute autre demande » concerne aussi bien des dommages matériels que des dommages corporels.

c) La fin du deuxième paragraphe b) se réfère à « une seconde caution ou une autre garantie » à donner par le propriétaire; ce paragraphe ne dit toutefois pas où (et notamment dans quel pays) une telle caution ou garantie devra être fournie.

d) L'article 6 ne prévoit pas le cas où la caution a été fournie dans deux Etats contractants dont les lois nationales sont différentes en ce qui concerne l'ordre des créanciers. Ce problème n'est d'ailleurs résolu par aucun autre article du Projet de Convention.

e) L'Association des Pays-Bas se demande si le troisième paragraphe de l'article 6 est libellé d'une façon suffisamment générale et si ce paragraphe qui est censé obliger les Etats contractants à légiférer ne devra pas s'appliquer à tout tribunal d'un pays contractant dans lequel une procédure a été introduite du chef d'une réclamation résultant de l'événement pour lequel le navire a été saisi dans ce même pays ou dans un autre.

Article 7.

L'Association des Pays-Bas regrette de ne pas être à même d'approuver cet article. En réalité il est contraire à la conception du droit des Pays-Bas selon laquelle un créancier qui a obtenu un jugement contre son débiteur peut être empêché d'exécuter ce jugement sur tous les biens de son débiteur. L'Association des Pays-Bas est sûre qu'une disposition de ce genre empêchera l'acceptation de toute la Convention.

Article 8.

La seule question qui se pose par rapport à cet article est celle de savoir si les mots « or of the management » doivent être insérés après le mot « navigation ».

Remarques finales

1. — Dans la lettre circulaire qui est annexée au Projet de Convention il est déclaré que le Projet de Convention ne s'est pas efforcé de définir le tonnage sur base duquel la Limitation devra être calculée, cette question ayant été laissée ouverte à Brighton pour discussion à la Conférence de Madrid. L'Association des Pays-Bas propose que ce problème soit résolu de la manière qui a été adoptée par la Convention de 1924.

2. — Se référant une fois de plus à l'article 6 du Projet de Convention, l'Association des Pays-Bas précise que, ni cet article, ni aucun

autre ne résout le cas où le navire saisi dans un Etat contractant a déjà été saisi dans un Etat non-contractant et où le propriétaire a fourni une caution dans cet Etat non-contractant. Il est évident qu'aucune disposition à ce sujet ne pourrait être faite dans l'article 6. Il pourrait toutefois être possible d'insérer un nouvel article selon lequel le propriétaire qui a été amené à fournir une caution, d'une part, dans un Etat contractant et d'autre part, dans un Etat non-contractant, peut récupérer devant les juridictions de tous pays contractants les montants payés ou les cautions données dans des Etats non-contractants dans la mesure où il a été amené à payer plus que la limite de sa responsabilité.

3. — L'Association des Pays-Bas désire exprimer son admiration pour le travail splendide effectué par l'Association britannique et pour l'excellente traduction fournie par l'Association française.

Amsterdam, février 1955.

ASSOCIATION HELLENIQUE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

I.

L'Association Hellénique après discussion du Projet soumis par l'Association Britannique sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires, se permet de formuler les observations suivantes :

L'examen de ce Projet révèle l'importance de l'effort accompli par l'Association Britannique pour s'acquitter de la mission dont elle fut chargée par le C.M.I. et auquel nous saisissons l'occasion de rendre l'hommage qu'il mérite. Cependant c'est avec un sentiment de regret que notre Association voit la disparition de la faculté du propriétaire de limiter sa responsabilité par l'abandon de son navire en nature. L'origine comme l'histoire de cette disposition, démontrent que l'abandon *in natura* est indissolublement lié à la responsabilité limitée, et des raisons d'ordre théorique aussi bien que pratique nous obligent d'être sceptiques sur la justesse des arguments émis contre ce mode séculaire de libération des propriétaires de navires. Cependant inspirés par l'idée que l'Unification du Droit Maritime constitue un bienfait de beaucoup supérieur à l'attachement à une conception quelconque, nous n'hésiterons pas à adhérer au principe du Projet, si celui-ci est adopté par la majorité des Associations.

II.

Sous réserve de ce qui précède, voici maintenant les quelques observations que nous croyons pouvoir faire en particulier sur les dispositions du projet :

Article 1^{er}

Le projet énumère limitativement les différents cas dans lesquels la limitation peut être invoquée. D'après nous, il aurait été préférable de poser d'abord le principe général de la responsabilité et de faire suivre l'énonciation de ce principe par les cas bénéficiant de la limitation.

Une autre observation est celle qui concerne la position des membres de l'équipage lorsqu'ils tombent victimes d'un accident entraînant la mort ou un dommage corporel. Nous estimons que les créances de cette nature ne devraient nullement souffrir d'une défalcation quelconque, ce qui n'apparaît pas dans le projet.

Article 2

La fixation de la limite de la responsabilité à £ 50 lorsque nous sommes en présence de créances du paragraphe (a), comme le laissent entendre les notes introductives au texte du Projet, nous paraît excessive. Etant donné que la limite existant aujourd'hui pour les cas du paragraphe (b) va être portée au triple environ, soit de £ 7 à £ 24, il serait équitable que la limite pour les cas du paragraphe (a) suive une augmentation analogue, et soit ainsi fixée à £ 27.

Toutefois nous voudrions faire savoir, que de l'avis de l'Association hellénique, quelque soit le taux de la limite qui sera fixé en définitive, celle-ci ne devrait être calculée que sur le tonnage net du navire responsable.

Article 5, al. 2

L'admission dans la distribution de tout jugement ou décision sans que l'autorité judiciaire qui procédera à cette distribution et qui constitue en fait le juge du lieu de l'exécution, puisse contrôler d'une façon quelconque le bien fondé de ce jugement ou de cette décision, nous paraît de nature à favoriser sous certaines conditions des fraudes visant à l'obtention par un prétendu créancier d'un titre judiciaire en complicité avec le propriétaire débiteur. Pour barrer le chemin à de pareilles éventualités, dans la mesure du possible, nous croyons indispensable que le juge chargé de la distribution soit investi du pouvoir de faire un examen ne fût-ce que sommaire des différents jugements

invoqués devant lui conformément à la *lex fori*. Cette procédure serait d'ailleurs en harmonie avec les principes du droit international privé régissant la matière de l'exécution des jugements rendus par des tribunaux étrangers.

D'autre part il est très probable que dans certains cas, avant d'en arriver à la constitution de fonds de limitation ou sous la pression d'une mesure véxatoire pour le propriétaire, celui-ci préfère transiger avec certains créanciers. Nous croyons que ces créances acquittées en vertu d'une transaction devraient être admises dans la distribution au profit du propriétaire. A cet effet une disposition expresse serait nécessaire.

Article 6, al. 2

Nous sommes de l'avis que l'autorité judiciaire appelée à se prononcer sur la mainlevée de la saisie du navire *devrait* acquiescer à la demande de l'intéressé pour autant que les conditions requises soient remplies.

Nous suggérons également que la phrase se référant à la Convention Internationale de Bruxelles sur la saisie conservatoire soit supprimée, son maintien pouvant conduire à une compréhension erronée du texte.

Autres questions

1) On ne voit pas dans le Projet de disposition prévoyant le cas d'un navire appartenant à plusieurs propriétaires. Allons-nous accorder à certains propriétaires le droit d'invoquer la limitation alors que les autres co-propriétaires préféreraient s'en abstenir ? Le silence du Projet pourrait faire naître de doutes. D'après nous une disposition expresse dans le sens de l'exclusion d'une limitation partielle serait souhaitable.

2) On ne voit pas non plus le Projet s'occupant de la question très importante et qui peut se présenter du fait que certains créanciers munis d'un jugement exécutoire réclament la distribution de fonds de limitation, alors que des procès sont encore pendants devant d'autres juridictions étrangères. Faut-il attendre la liquidation de tous les litiges ou non et, dans le dernier cas, faut-il fixer un temps d'attente

obligatoire ? Autant de problèmes sur lesquels nous nous permettons d'attirer l'attention du Comité de rédaction de la Convention en préparation.

Athènes, le 14 février 1955.

Le Secrétaire Général
Prof. Kyriakos Spiliopoulos.

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

La Commission constituée par l'Association Française du Droit Maritime pour examiner le projet de Convention Internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, établi par l'Association Britannique de Droit Maritime, s'est réunie et a procédé à l'étude du projet et de la note de MM. Cyril Miller et C. Van den Bosch qui le précède.

*
**

La Commission a tout d'abord examiné l'opportunité d'une modification profonde du système français c'est-à-dire de l'abandon du navire et du fret, et celle d'un projet nouveau dont la base essentielle est la limitation de la responsabilité basée sur une somme forfaitaire calculée sur le tonnage du navire.

Le système traditionnel de l'abandon n'a pas été défendu; il est désuet et souvent inéquitable puisque, selon les cas, il permet une exonération presque totale lorsque le navire est coulé, ou au contraire il supprime toute limitation si le navire, de grande valeur, est indemne de perte et d'avaries.

De plus, la Commission constate les avantages incontestables de simplicité du système de limitation à une somme forfaitaire et ceux qui résultent de la possibilité de calculer exactement les responsabilités encourues et de les assurer correctement.

La Commission a été largement guidée par les considérations pleines de sagesse et d'expérience du Doyen Ripert, dans son Etude sur la responsabilité des propriétaires de navires et l'unification inter-

nationale du Droit Maritime (Droit Maritime Français, Décembre 1954, 703).

La Commission est donc d'avis que le système proposé par le projet de l'Association Britannique doit être adopté.

Il est à noter que les Armateurs français en sont d'accord; et il est permis de penser que les Autorités Compétentes du Gouvernement Français en sont également d'accord.

*
**

La Commission a ensuite procédé à l'examen du projet.

Elle avait sous les yeux le texte des 11 questions discutées à la réunion du 24 septembre 1954 à Brighton, et, pour la simplicité des choses, elle a examiné chacune de ces questions dans le cadre du projet de l'Association Britannique, chacune d'entre elles se rattachant plus particulièrement à un article déterminé du projet.

Article 1^{er}

Cet article premier contient tout à la fois le principe de la limitation des propriétaires de navires, dans les cas énumérés de a) à d), et aussi l'exception à la règle générale, c'est-à-dire la faute du propriétaire.

La Commission estime qu'il y aurait grand intérêt à procéder comme il a été fait dans la Convention de 1924, c'est-à-dire à faire deux articles séparés :

— le premier énonçant la règle générale concernant la limitation de responsabilité dans les cas énumérés;

— puis un second article formulant l'exception, c'est-à-dire les conditions nécessaires pour que cesse de s'appliquer la règle générale.

Cela permettrait de préciser, dans ce second article, un point essentiel concernant le fardeau de la preuve.

D'autre part, la langue française ne permet pas d'englober facilement, et de façon claire, dans une même phrase, des notions différentes les unes des autres.

A tous égards, la Commission estime donc qu'il faut diviser cet article 1^{er} en deux articles distincts.

L'article 1^{er} se présenterait ainsi :

« Le propriétaire d'un navire n'est responsable que jusqu'à
» concurrence du montant déterminé dans l'article 2 de la présente
» Convention pour les créances de toutes personnes quelconques
» ayant leur source dans l'une des causes suivantes : »

le reste de l'article restant inchangé, sauf cependant la très légère modification suivante de ponctuation dans l'alinéa a) : il serait préférable en effet de mettre une virgule après les mots : « soit à bord du navire » et ensuite de supprimer la virgule qui existe dans le texte actuel après les mots : « ou agent du propriétaire ».

L'article 2 nouveau doit contenir l'exception à la règle générale de l'article 1^{er}.

Avant de proposer un texte, la Commission a longuement discuté ces mots : « without his actual fault or privity » et de la difficulté de les traduire de façon adéquate, de telle façon que les deux textes anglais et français reçoivent partout la même interprétation.

On pourrait se référer, semble-t-il, à la Convention de 1924 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, dans laquelle le texte français dit, article 2 : « faits ou fautes du navire », ce qui a été traduit en anglais par : « acts of faults of the owner ».

Dans le texte de la Convention de 1924 sur les connaissements, le texte français comportait : article 4, paragraphe 2, alinéa q : « du fait ou de la faute du transporteur ». Ce texte fut traduit en anglais par : « actual fault or privity of the carrier ».

Aujourd'hui, c'est le texte anglais qui porte : « actual fault or privity » qui doit être traduit en français, et il ne semble pas que les mots : « fait ou faute » soient une traduction absolument satisfaisante.

L'« actual fault » est bien la « faute personnelle », mais la « privity » ?

Etre « privy » de, c'est connaître, savoir. Il semble qu'en anglais, il y ait équivalence entre « privity » et « knowledge », et qu'en conséquence il y ait « privity » lorsqu'il y a connaissance du fait.

Mais il paraît aussi raisonnable d'admettre que la seule connaissance du fait soit insuffisante pour priver le propriétaire du bénéfice de la limitation, à moins qu'il n'ait été en son pouvoir d'empêcher la réalisation du fait dont il a connaissance.

La « privity » suppose une sorte d'adhésion tacite ou d'abstention fautive.

C'est pourquoi il avait été employé les mots : « ou commis avec son consentement ».

La Commission, à la suggestion du Doyen Ripert, a conclu que la meilleure rédaction serait peut-être : « lorsque le fait causé par la faute du propriétaire *ou qu'il n'aurait pu prévenir* ». Ces derniers mots signalent bien en effet que la seule connaissance du fait qui va engendrer le dommage est insuffisante, si le propriétaire ne peut, en agissant, le prévenir, c'est-à-dire en empêcher la réalisation.

C'est donc ce dernier texte que la Commission propose d'adopter.

Une seconde considération a été formulée : il semble raisonnable, pour éviter toute équivoque, d'insérer dans cet article 2 une disposition claire d'où il résultera que la limitation de responsabilité est la règle générale : en conséquence, c'est celui qui prétend que le propriétaire a perdu droit à la limitation, qui a le fardeau de la preuve.

La Commission est d'accord sur ce point et propose que l'article 2 soit ainsi rédigé :

Article 2 nouveau

« La limitation de responsabilité édictée par l'article premier » ne s'applique pas s'il est prouvé que le fait donnant naissance » à la créance a été causé par la faute personnelle du propriétaire » ou que celui-ci pouvait le prévenir. »

En ce qui concerne l'alinéa b) de l'article 1^{er} :

A — Il serait nécessaire de mettre une virgule après les mots : « ou agissant à bord » (ligne huitième de l'alinéa b).

B — D'autre part, il a paru nécessaire d'attirer l'attention sur cet alinéa b) et de suggérer qu'une précision soit donnée à son sujet lors de la conférence de Madrid.

En effet, ce texte de l'alinéa b) vise le fait ou la faute de tout préposé ou agent du propriétaire à bord du navire ou non etc. etc.

Ce texte est très large et couvre les faits et fautes des agents terrestres du propriétaire.

La Commission approuve cette solution et répond donc affirmativement à la question N° 7 du questionnaire de Brighton, 24 septembre 1954.

Cependant, il serait souhaitable d'adopter une formule qui préciserait que la limitation ne s'applique pas aux faits ou fautes des préposés terrestres du propriétaire, qui ne seraient pas en relation directe avec l'exploitation du navire.

Au cas, par exemple, où une compagnie de navigation organise un service de transport routier pour conduire ses passagers de Paris au Havre, ainsi que cela s'est produit en cas de grève des Chemins de fer, il ne semble pas raisonnable d'appliquer la Convention et de limiter la responsabilité du propriétaire de navire au cas d'accident d'auto causé par la faute d'un chauffeur.

Une dernière observation s'impose au sujet du c).

Au cours des débats à Brighton, il est apparu que la majorité estimait que les indemnités d'assistance et les contributions à l'avarie commune ne devaient pas bénéficier de la limitation de responsabilité.

Si telle est la décision de la Conférence plénière, il serait utile de le dire de façon précise.

En effet, le texte du c), tel qu'il est aujourd'hui, permettrait de dire que l'indemnité d'assistance est comprise dans les créances soumises à la limitation. L'indemnité d'assistance est bien en effet une obligation née ou occasionnée par le renflouement d'un navire.

Il semble donc nécessaire d'ajouter, in fine, à l'article premier, un paragraphe précisant l'exclusion des créances d'indemnités d'assistance et de sauvetage et pour contribution du navire à l'avarie commune.

La Commission a ensuite examiné la question de savoir si, d'après le texte actuel du projet anglais, les obligations des propriétaires de navires résultant de l'engagement de l'équipage ou des recours pour perte de vies et lésions corporelles de l'équipage, bénéficient de la limitation ?

La solution est affirmative. Il semble bien, en effet, que ces réclamations soient comprises dans les alinéas a), b), c), d) de l'article 1^{er}.

La Commission a alors examiné s'il y avait lieu d'exclure ces créances au moyen d'un texte précis.

Après discussion, il a été admis à la majorité qu'il y avait lieu de laisser subsister le texte actuel du projet, c'est-à-dire de faire bénéficier de la limitation de responsabilité les obligations du propriétaire résultant de l'engagement de l'équipage et des autres personnes au service du navire et celles résultant de mort ou lésions corporelles des gens de l'équipage ou personnes au service du navire.

Ainsi, il est proposé d'ajouter à la fin de l'article 1^{er} un nouveau paragraphe qui sera ainsi conçu :

- « Sont exclues des créances visées au présent article :
- » 1) les indemnités d'assistance et de sauvetage;
 - » 2) la contribution du navire à l'avarie commune. »

Article 2 du projet anglais

Diverses questions ont été examinées par la Commission.

A. — La première concerne la portée de la double limitation qui y est prévue pour les dommages corporels et les dommages matériels.

Le texte actuel, si nous le complétons avec les chiffres précisés par MM. Miller et Van den Bosch, prévoit que la responsabilité du propriétaire ne peut dépasser :

- 1) au cas de dommages corporels : Fr. Poincaré 2.100
- 2) au cas de dommages matériels : » » 1.000

d'où il suit qu'au cas où un sinistre aurait pour unique conséquence des dommages corporels, le propriétaire ne devrait constituer qu'un fonds de limitation de 2.100 Fr., et qu'au cas où le sinistre n'aurait causé que des dommages matériels, le fonds de limitation ne serait que de 1.000 Fr. Si, au contraire, le sinistre a causé tout à la fois des dommages corporels et matériels, le fonds serait de 2.100 + 1.000, étant précisé par l'article 4 du projet que, si le fonds de 2.100 Fr. était insuffisant pour indemniser intégralement les créanciers pour pertes de vies et dommages corporels, ces créanciers pourraient concourir, pour le solde de leurs créances, sur le fonds de 1.000 Fr., avec les créanciers de dommages matériels.

Il résulte clairement de ces dispositions qu'il est inexact de dire que la responsabilité du propriétaire est limitée à 2.100 Fr. pour les dommages corporels, puisqu'au cas où il y a des dommages corporels et matériels, et en conséquence deux fonds, les créanciers de dommages corporels absorbent le premier fonds et participent au second.

Il apparaît donc qu'en vérité, la limitation de responsabilité pour vies humaines n'est pas de 2.100 Fr., mais bien de : $2.100 + 1.000 = 3.100$ Fr.

On ne pourrait comprendre en effet que les créanciers pour dommages corporels soient plus mal traités, au cas où il n'y a que des dommages corporels, qu'ils ne le seraient s'il y a en même temps des dommages corporels et matériels.

Il est évident, comme l'ont dit MM. Miller et Van den Bosch, que l'éventualité d'un sinistre ayant exclusivement causé des dommages corporels est une éventualité hautement improbable. Mais elle reste théoriquement possible, et il faut donc l'envisager. Or le texte actuel conduit à cette situation étrange qu'au cas où il y a ensemble des dommages corporels et matériels, les droits des créanciers pour vies humaines sont supérieurs à ceux qu'ils seraient s'il n'y avait que des dommages corporels.

Ne faut-il pas, en conséquence, modifier la rédaction de l'article 2, et le rédiger ainsi :

« 1) Les montants au-delà desquels le propriétaire du navire
» ne sera pas responsable, dans les cas spécifiés dans l'article 1^{er}
» de cette Convention, sont :

» a) au cas où il n'existe que des créances pour pertes ou
» dommages de biens ou droits ou responsabilité pour épave, une
» somme totale qui ne pourra dépasser 1.000 Fr. par chaque ton-
»neau de jauge du navire;

» b) au cas où il n'existe que des créances pour pertes de
» vies ou dommages corporels à toutes personnes, une somme
» totale qui ne pourra dépasser 3.100 Fr. par chaque tonneau
» de jauge du navire;

» c) au cas où il existe tout à la fois des créances prévues
» aux alinéas a) et b) ci-dessus, une somme totale de 3.100 Fr.
» par chaque tonneau de jauge du navire, dont une première
» masse de 2.100 Fr., par tonneau de jauge, sera exclusivement

» affectée au paiement des créances de l'alinéa b) et dont la se-
» conde masse, soit 1.000 Fr. par tonneau de jauge, sera affectée
» au paiement des créances des deux alinéas a) et b) qui vien-
» dront en concurrence comme il sera précisé dans l'article 4 de
» la présente Convention. »

B. — La Commission suggère encore une modification du 1^{er}
alinéa du paragraphe 3^o de l'article 2 du projet anglais.

Il est actuellement rédigé comme suit :

« Les montants mentionnés dans cet article sont considérés
» comme se rapportant au franc français, chaque franc consistant
» de 65 ½ milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. »

Il serait préférable de simplifier cette formule et de dire :

« . . . sont considérés comme se rapportant au franc français
» de 65 ½ milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. »

C. — La question suivante vise le dernier alinéa du paragraphe 3
de l'article 2 du projet anglais.

Il y est dit que :

« Lorsqu'un propriétaire usera dans un Etat contractant . . . ;
» ces sommes, pour les besoins de toutes procédures dans cet
» Etat . . . »

La Commission estime qu'il est inutile de restreindre cette possi-
bilité de conversion au seul cas où il s'agit d'un Etat Contractant.
On peut envisager en effet un événement maritime entre sujets de deux
Etats Contractants, et la saisie du navire du débiteur dans un Etat
non contractant; il semble raisonnable d'envisager la possibilité de la
conversion prévue à l'article 2, dernier paragraphe, même dans cet
Etat non contractant. Le Juge de cet Etat peut, en effet, sans y être
obligé, adopter cette conversion; il n'y a pas de raison pour l'en dis-
suader, en limitant cette possibilité aux procédures dans un Etat con-
tractant.

La Commission estime donc qu'il y a lieu de supprimer les mots :
« dans un Etats Contractant » et, trois lignes ensuite, les mots : « dans
cet Etat ».

D. — Une dernière question, fort importante, reste à examiner au sujet de ce même paragraphe 3 de l'article 2 du projet anglais.

Les dernières dispositions de ce dernier paragraphe visent la date de la conversion du montant du fonds (1.000 Fr., ou 2.100 Fr., ou 3.100 Fr.) dans la monnaie nationale de l'Etat où ce fonds est constitué ou le paiement effectué, et le texte proposé adopte le cours du change au jour de l'événement générateur de la responsabilité.

La Commission ne peut se rallier à cette proposition.

L'idée maîtresse de la Convention projetée est de mettre les créanciers à l'abri des variations des changes et de leur assurer une réparation forfaitaire, il est vrai, et limitée, mais calculée dans une monnaie stable basée sur l'or.

Si l'on devait convertir cette limite-or dans une monnaie instable en prenant le cours du change du jour du sinistre, on mettrait le risque du change à la charge des créanciers, ce qui semble injuste.

Précisons par un exemple : à la suite d'un abordage, les créanciers ne peuvent réussir à se faire payer ni à saisir l'abordeur. Ils réussissent à le saisir deux ans après, dans un Etat dont la monnaie aura été dévaluée de 50 % depuis le jour de l'abordage.

Le texte actuel permettra au débiteur de convertir son fonds de limitation de 3.100 Fr.-or, par exemple, au cours du jour de l'abordage, sans tenir compte de la dévaluation.

Cela ne peut être admis.

On pourrait admettre que la conversion aura lieu nécessairement au jour du paiement des créanciers. Ce serait la solution la plus juste.

Mais il faut convenir que cette solution présente des difficultés, car tous les créanciers ne seront peut-être pas payés en même temps; on peut admettre aussi que le propriétaire du navire peut se libérer du risque de change lorsqu'il a constitué son fonds de limitation.

La Commission demande donc la modification du dernier alinéa du paragraphe 3° de l'article 2, qui serait rédigé comme suit :

« Lorsqu'un propriétaire usera du droit de limiter sa responsabilité, par application des dispositions de la présente Convention, ces sommes, pour les besoins de toutes procédures, pourront être converties dans la monnaie nationale de l'Etat où le fonds de limitation est constitué ou encore le paiement effectué, et ce,

» au cours du change en vigueur au jour de la constitution du
» fonds où, à défaut, au jour du paiement. »

Article 3 du projet anglais

Cet article est adopté.

A Brighton déjà, la délégation française avait soutenu que la limitation s'entendait par événement générateur de responsabilité, et non pas par voyage.

Elle maintient cette position.

Article 4 du projet anglais

Adopté — sous réserve de supprimer le mot : « seconde », à l'antépénultième ligne de l'article, à raison de l'intervention des alinéas a) et b) de l'article 2 du projet anglais, proposée plus haut.

Le texte ainsi rectifié serait donc le suivant :

« Lorsque le propriétaire du navire limite sa responsabilité
» par application des dispositions de cette Convention, et s'il y a
» tout à la fois perte de vies ou dommages corporels, et aussi
» perte de ou dommage aux biens, atteinte à des droits ou respon-
» sabilité pour épave, et au cas où la partie du fonds de limitation
» affectée à la réparation des pertes de vies ou dommages cor-
» porels serait insuffisante pour régler intégralement les créances
» dûment établies pour ces dernières causes, ces créanciers produi-
» ront pour le solde impayé de leur créance et sous réserve des
» dispositions de l'article 5, paragraphe 1, de cette Convention,
» en concurrence et à égalité avec les créanciers pour perte de
» ou dommages aux biens, atteinte à un droit ou responsabilité
» pour épave, sur la partie du fonds de limitation représentant la
» limite de responsabilité prévue pour ces cas. »

Article 5 du projet anglais

Paragraphe 1^{er} — il a paru raisonnable à la Commission de compléter ce texte qui, dans sa teneur actuelle, ne vise que la constitution

possible d'un fonds de limitation dans un Etat Contractant, alors que la Commission a estimé qu'il était possible qu'un tel fonds soit constitué dans un Etat non contractant (voir art. 2, dernier paragraphe).

Si un fonds de limitation a été constitué dans un Etat non contractant, l'ordre de règlement des créanciers pourrait être celui que détermine la Convention Internationale de Bruxelles du 10 avril 1926 sur les Privilèges et Hypothèques, au cas où le Juge de cet Etat l'adopterait, et, à défaut, celui que fixe la loi interne de l'Etat dans lequel le fonds est constitué.

En conséquence, la Commission propose que le texte soit modifié ainsi :

« l'ordre de règlement des créanciers sera déterminé par
» la Convention Internationale applicable et, à défaut, par la loi
» interne de l'Etat dans lequel le fonds aura été constitué. »

Le texte actuel de l'article 5 du projet anglais comporte deux paragraphes.

Dans le premier, il est traité de la question de l'ordre de règlement des créanciers.

Dans le second, il est précisé qu'au cas de procédure de distribution d'un fonds constitué dans un Etat Contractant, tout jugement ou décision de tout Tribunal compétent de tout autre Etat Contractant sera considéré comme preuve régulière du montant pour lequel la créance sera admise dans la distribution.

Il apparaît à la Commission que ce texte doit être complété pour régler la question de savoir quelle sera la procédure de distribution.

Il faut en effet régler cette question importante : fixer les délais dans lesquels les productions seront faites, etc.

La solution qui s'impose est l'adoption de la loi interne de l'Etat dans lequel cette distribution aura lieu.

Il faudrait donc ajouter à l'article 5 un paragraphe 2° ainsi conçu :

« La procédure de distribution sera régie par la loi interne
» de l'Etat dans lequel cette distribution aura lieu. »

Le paragraphe 2 actuel du projet deviendrait donc paragraphe 3°.

Le nouveau texte de l'article 5 du projet anglais serait donc le suivant :

Article 5

« 1) Lorsque le propriétaire du navire limite sa responsabilité
» par application des dispositions de la présente Convention, et
» lorsqu'il y a pluralité de créances à satisfaire par le fonds de
» limitation, l'ordre de règlement des créanciers sera déterminé
» par la Convention Internationale applicable et, à défaut, par la
» loi interne de l'Etat dans lequel le fonds aura été constitué.

» 2) La procédure de distribution sera régie par la loi interne
» de l'Etat dans lequel cette distribution aura lieu.

» 3) Dans toute procédure de distribution d'un fonds de limi-
» tation constitué dans un Etat Contractant, tout jugement ou
» décision de tout Tribunal Compétent de tout autre Etat Contrac-
» tant sera considéré comme la preuve régulière du montant pour
» lequel la créance sera admise dans la distribution. »

Article 6

Adopté.

Article 7

Dans cet article, il est prévu qu'au cas de procès contre le propriétaire du navire, pour l'une des causes énumérées à l'article 1^{er}, le Tribunal de l'Etat Contractant dans lequel la procédure sera suivie pourra ordonner que le jugement ne pourra être exécuté sur aucun bien appartenant à ce propriétaire, autre que la navire, son fret et accessoires, jusqu'à l'expiration d'un délai raisonnable pour lui permettre de vendre le navire, de distribuer son prix entre tous créanciers, pour toutes créances qui auraient entraîné la constitution d'un fonds de limitation, etc.

La Commission n'aperçoit pas l'utilité de cette disposition.

Elle semble une réminiscence de la Convention de 1924 sur la limitation de responsabilité du propriétaire, lorsqu'elle mentionne le navire, son fret et accessoires. C'était en effet la limitation de responsabilité de l'article 1^{er} de la Convention de 1924. Mais cette notion a disparu du projet actuel.

D'autre part, si le propriétaire condamné entend limiter sa responsabilité en vertu de la Convention projetée, il doit ou payer ou con-

stituer le fonds de limitation, et si ce fonds est constitué, il n'y a plus aucune autre procédure d'exécution possible que la procédure de distribution de ce fonds.

La Commission estime donc que cet article 7 devrait être supprimé.

Article 8

Dans le paragraphe 3, la Commission est d'avis qu'il faut modifier les mots : « ou commis avec son consentement », comme elle a proposé de le faire dans le nouvel article 2.

Ainsi, le texte deviendrait :

« Il ne sera pas considéré que ce fait a été causé par sa faute » personnelle ou qu'il aurait pu être prévenu par lui... »

*
**

La Commission, après avoir procédé à l'examen et à la discussion du projet, ajoute deux observations :

1) Il serait souhaitable qu'un échange de vues ait lieu entre les Associations Nationales sur la questions de la définition du tonneau de jauge, avant la Conférence de Madrid.

2) Il serait également souhaitable que le projet de Convention contienne des dispositions concernant l'application de la Convention.

*
**

Sous le bénéfice de ces observations, et sous réserve aussi d'une rédaction plus concise de certains articles, la Commission se déclare d'accord avec le projet anglais.

*
**

L'Association Française du Droit Maritime, après avoir discuté le rapport de sa Commission, l'approuve et on adopte les conclusions qui seront transmises à Anvers et à Londres avant le 15 février.

Jean de GRANDMAISON,
Président de l'Association
Française du Droit Maritime.

ASSOCIATION SUEDOISE DE DROIT MARITIME

REMARQUES

L'Association Suédoise de Droit Maritime a examiné le Projet de Convention sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires, préparé par l'Association Britannique de Droit Maritime et daté du 10 décembre 1954. Elle soumet à présent son rapport.

Remarques générales

Seul, le principe de calculer la limite sur base du tonnage, est accepté.

Comme nous l'expliquerons plus loin, le Projet de Convention étend toutefois trop loin le champ d'application de la limitation. Cette extension du cadre de la limitation ne peut pas être recommandée par l'expérience pratique et ne peut pas être acceptée par l'Association suédoise. Dans le passé, les abordages ont constitué le terrain le plus important où la limitation a été invoquée. Il en est toujours de même et cela ne changera probablement pas.

Avant d'entrer dans les détails du Projet de Convention, l'Association suédoise désire émettre l'avis que les articles 11 et 12 de la Convention de 1924 devraient être maintenus dans la nouvelle convention sur la limitation. Pour autant que cette association ait pu s'en rendre compte, les articles ont donné satisfaction dans la pratique. L'article 13 de la Convention de 1924 devrait également être inséré dans la nouvelle convention. L'Association suédoise est d'avis, en effet, qu'il n'y a pas de raison d'abandonner le principe énoncé dans le dit article 13.

*

Article 1^{er}

Il n'est pas tout-à-fait clair si le Projet de Convention a l'intention de conférer le droit de limitation à tous les types et à toutes les catégories de navires et d'embarcations. La Convention de 1924 emploie l'expression « navire de mer » tandis que le Projet de Convention parle de « navire » sans autre qualification. Ce mot « navire » n'a pas de définition internationale claire; la suppression de « de mer » pourrait être interprétée comme si les bateaux naviguant dans les eaux intérieures pouvaient bénéficier de la Convention. Ceci compliquera probablement l'obtention de l'acceptation internationale étant donné que le trafic des eaux intérieures est soumis à des règles spéciales. Pour ces raisons et d'autres, l'Association suédoise préférerait que la terminologie « navire de mer » de la Convention de 1924 soit maintenue (cfr. remarques sous article 2 par. 2).

Comme nous l'avons déjà précisé, le Projet de Convention a, suivant le point de vue de l'Association suédoise, étendu trop loin le champ d'application de la limitation. Les cas où la limitation de la responsabilité pourra être permise sont, de l'avis de l'Association Suédoise, ceux énumérés dans l'article 1^{er} par. 1 à 5 de la Convention de 1924 auquel il y aura lieu d'ajouter quelques-uns de ceux énumérés dans l'article 1^{er} par. d) du nouveau Projet de Convention.

Paragraphe a).

Le Projet propose d'accorder au propriétaire de navires le droit de limiter sa responsabilité en ce qui concerne les dommages aux marchandises lui remises pour embarquement, et ce, non seulement comme dans la Convention de 1924 en faveur du capitaine, mais également en faveur de « tout autre préposé ou agent du propriétaire ». Cette extension ne peut pas être acceptée.

Paragraphe b).

Ce paragraphe étend le champ d'application de la limitation aux opérations à terre. Les mots « accomplissant tout devoir de sa fonction ou agissant à bord en exécutant tout acte se rapportant au navire » donnent, en effet, une définition très large. Il faudrait admettre donc

que, pratiquement, tout le monde, même celui qui n'a qu'un rapport très éloigné avec le navire, est couvert par ces termes et que la limitation peut être invoquée en ce qui concerne ces actes.

La Convention de 1924 emploie les mots de l'article 1^{er} par. 1) « au service du navire ». Cette expression ne couvre pas, comme le fait le présent projet, les employés de bureau. Si l'on est d'avis que les mots « au service du navire » ne sont pas assez clairs il y aura lieu de faire un effort pour obtenir une définition claire sans toutefois étendre le champ d'application.

Paragraphe b).

Ne peut pas être accepté dans sa rédaction actuelle.

Paragraphe c).

Ce paragraphe est accepté.

Paragraphe d).

Ce paragraphe est destiné à remédier à la pratique de certains pays de rejeter la limitation dans les cas où le propriétaire est responsable du seul fait de la propriété, etc. Les rédacteurs du projet sont toutefois allés trop loin (voir remarques concernant par. b).

Article 2.

Paragraphe 1.

En Suède il y a des opinions différentes en ce qui concerne l'opportunité du chiffre de limitation. Certains prétendent que £ 20 par tonne pour les dommages matériels et £ 40 par tonne pour les pertes de vies humaines et de lésions corporelles sont des chiffres appropriés. D'autres pensent qu'il faut adopter respectivement £ 24 et £ 50.

Paragraphe 2.

Le Projet de Convention propose un minimum de 500 tonnes ce qui, compte tenu des chiffres de £ 24 et de £ 50, signifierait que, dans aucun cas, le propriétaire du navire ne pourra limiter sa responsabilité moins de respectivement £ 12.000 et £ 25.000. Ces chiffres ne peuvent pas être acceptés par l'opinion suédoise. L'Association suédoise propose un tonnage minimum de 300 tonnes au lieu de 500 tonnes.

Paragraphe 3.

L'article 15 de la Convention de 1924 autorise les Etats à « convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention ». C'est probablement la raison pour laquelle l'expression « en chiffres ronds » a glissé dans le Projet de Convention. Cette expression devrait toutefois être écartée. Le but du paragraphe 3 n'est pas de donner une règle générale suivant laquelle un Etat peut insérer dans sa loi nationale un chiffre converti. Le paragraphe 3 détermine uniquement que, si une partie invoque la limitation, conformément à la Convention, elle devra convertir les chiffres de la Convention dans la monnaie du pays où elle invoque la limitation. Il n'y a pas besoin d'avoir des chiffres ronds. Au contraire, il faudrait des chiffres exacts.

Le Projet de Convention exprime la limitation en francs-or définie en titre et en poids. De tels francs-or ne font pas partie de la monnaie française qui est une monnaie papier. On présume que cette fois-ci ce fait ne donnera pas lieu à calculer la somme de limitation en or.

Article 3.

Paragraphe 1.

Nous avons l'impression que le texte français ne rend pas exactement le texte anglais. En effet, le qualificatif « distinct » n'est pas retrouvé dans la version française. Ceci n'est pas uniquement une question de rédaction, mais fort probablement une question d'importance positive étant donné que les « distinct occasions » du texte anglais peuvent être séparées les unes des autres.

Article 4.

Cet article ne donne pas lieu à des commentaires pour le moment.

Article 5.

Paragraphe 1.

L'ordre de règlement des créances sur le fonds de limitation sera déterminé par la loi interne de l'Etat où le fonds de limitation aura été constitué. Cette règle pourrait peut-être inciter le créancier à essayer de faire sanctionner sa créance dans un pays où il pourrait obtenir

une priorité spéciale. L'Association suédoise a, pour ces raisons, quelque appréhension au sujet de ce paragraphe mais elle ne présente pas de contre-proposition.

Article 6.

Paragraphe 2.

Les mots « dans les cas où la saisie est autorisée par, ou non-contraire aux dispositions de la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles sur la Saisie Conservatoire des Navires de Mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952 » devraient être biffés. Conformément à l'opinion suédoise, ces mots ne sont pas nécessaires et une référence à la Convention sur la saisie peut conduire à des difficultés dans des pays qui ne vont pas ratifier la Convention sur la saisie.

a) - b).

Il est stipulé sous a) que le tribunal lèvera la saisie si une caution suffisante est donnée et sous b) que le tribunal lèvera la saisie également lorsqu'une caution satisfaisante n'a pas été donnée à condition que le propriétaire donne une caution ou une autre garantie supplémentaire. L'Association suédoise est d'avis que cette règle devrait être formulée plus clairement et qu'elle devrait couvrir les deux cas.

Paragraphe 3.

Le Projet de Convention sous-entend que les tribunaux ou les autres instances judiciaires qui ont ordonné la saisie examineront si les garanties fournies dans les Etats contractants dépassent le fond de limitation.

L'Association suédoise ne réalise pas comment ces autorités pourront s'acquitter de pareille mission. L'Association estime que le propriétaire du navire devrait prendre soin de ses intérêts conformément au système de l'article 8 par. 4 de la Convention de 1924.

Article 7.

Il ne semble pas certain que cet article soit substantiellement meilleur que l'article 9 de la Convention de 1924 uniquement par ce qu'il est deux fois plus long.

Article 8.

Paragraphe 1.

Ce paragraphe ne suscite aucun commentaire pour le moment.

Paragraphe 2 a).

Pas d'objections.

Paragraphe 2 b) & c).

Si le but est de permettre à toutes les personnes reprises sous ce paragraphe de limiter leur responsabilité — il n'y a rien dans le texte qui permette de douter que tel en est bien le sens — il doit être précisé que, conformément à l'opinion suédoise, cette extension du droit de limitation est trop grande. Cette extension ne peut pas être acceptée.

Suivant l'opinion suédoise l'article 8 par. 2 b) - c) du Projet de Convention devrait être remplacé par l'article 10 de la Convention de 1924.

Paragraphe 3.

Ce même paragraphe devrait être remplacé par le paragraphe de l'article 2 de la Convention de 1924.

Observations additionnelles.

Pendant les travaux préparatoires de ce Projet de Convention, les délégués suédois ont fait valoir qu'il serait très intéressant d'incorporer dans la nouvelle Convention une règle déterminant si le principe de la « cross liability » ou de la « single liability » devrait être appliqué en matière de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et si la Convention devrait trancher la question de savoir si dans les cas de remorquage, le remorqueur et le remorqué devraient être comptés ensemble ou séparément dans le calcul du tonnage limite. Le Projet de Convention ne contient aucune règle à ce sujet. Mr. Kaj Pineus et Mr. Nils Grenander, membres suédois de la commission internationale, ont fait des projets de règles. En voici la traduction.

Single liability.

En cas d'abordage entre navires les réclamations respectives des parties se compenseront les unes aux autres; les règles de la Convention ne s'appliqueront qu'au solde.

Cross liability.

En cas d'abordage les règles de la présente Convention s'appliqueront à toutes les réclamations et une compensation s'effectuera entre celles-ci après réduction éventuelle atténuée par suite de la limitation de la responsabilité.

L'Association suédoise préconise le système de la « single liability ».

Remorquage, convoi, sauvetage, etc.

En cas de remorquage ou autre coopération entre navires qui, à l'occasion de cette coopération ou par suite de celle-ci, entrent en collision avec des navires qui ne participent pas à cette coopération, chaque navire sera considéré, en vue de la limitation, comme une entité et un fonds de limitation distinct sera calculé pour chaque navire. Le même principe sera appliqué en cas d'abordage fautif, mis à charge d'un navire et résultant d'ordres donnés par un autre navire qui a assuré la direction du remorquage ou d'une autre activité.

En cas d'abordage entre navires participant à un remorquage ou une autre forme de coopération, les règles de la présente convention peuvent être invoquées par tout navire contre tout autre navire qui a pris part au remorquage ou à une autre forme de coopération et contre leur cargaison, tout navire devant être considéré, en vue de la limitation, comme une entité.

En ce qui concerne la procédure à adopter dans la préparation de la nouvelle convention, l'Association suédoise estime que le projet actuel devrait, sur base des commentaires obtenus des différentes associations nationales, être rédigé à nouveau par la commission de la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires et être présenté pour examen au Comité Maritime International. Le projet du Comité Maritime International devrait être confié au Gouvernement belge pour être soumis à la conférence diplomatique suivant le procédé habituel. Le projet ne devrait pas être transmis au comité judiciaire des Nations Unies.

Stockholm, le 25 février 1955.

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

REMARQUES

Les délégués danois à la Conférence de Brighton de septembre 1954 désirent faire les remarques suivantes au sujet du questionnaire distribué le 24 septembre 1954, sous réserve des décisions qui seront prises par l'Association danoise.

1. Nous ne voyons pas l'avantage qu'il y a de prendre des francs français-or (franc Poincaré), plutôt que, par exemple, des £ Sterling-or. La difficulté ne consiste pas à fixer les limites en or, mais à convertir les chiffres dans les monnaies nationales. A ce sujet nous nous référons aux remarques faites par Mr. Cyril Miller concernant la même question, lors de l'examen des règles de La Haye, à la réunion de la Commission Internationale du 6 juillet 1949 (voir rapport pages 10 et 11).

Le rapport présenté par l'Association Britannique de Droit Maritime déclare (page 3) que le franc français-or a été employé avec succès pendant plusieurs années dans la Convention de Varsovie, tandis qu'un autre rapport de la même Association daté de 1949, déclare ce qui suit :

« Il faut remarquer que la Convention de Varsovie limite la responsabilité des transporteurs aériens en se référant au franc français; la même difficulté surgit lorsqu'il s'agit de déterminer la valeur or de ce franc. Faut-il proposer la cote officielle américaine ou le taux coté sur les marchés libres des Indes ou d'Egypte ? »

C'est la raison pour laquelle à la réunion du 24 septembre 1954, M. Boeg a demandé de plus amples détails sur le mécanisme de la Convention de Varsovie à ce sujet. Cette demande devrait être répétée.

Si le prix officiel américain de l'or a été adopté pour l'application de la Convention de Varsovie et si la même solution va être adoptée pour la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire, nous proposons d'insérer dans la Convention une clause à ce sujet.

2. Nous préférons une limitation par accident mais nous ne croyons pas que cette question soit très importante. Il y a également une possibilité de grouper pour les besoins de la limitation, les accidents qui surviennent respectivement (1) entre le départ d'un port ou d'un lieu à l'arrivée au port suivant et (2) pendant le séjour dans un port ou lieu déterminé (qu'il s'agisse d'une escale ordinaire ou d'un port de refuge). De cette façon les difficultés pour définir un voyage ou pour déterminer s'il s'agit d'un ou de plusieurs accidents seront évitées en grande partie.

3. La responsabilité devrait être limitée en ce qui concerne les réclamations pour des dommages à terre ou sur mer, à des personnes ou à des biens par tout accident où le navire n'est pas impliqué. La limitation proposée ne devrait pas s'appliquer aux avaries communes et au sauvetage.

4. Non, excepté les fautes de navigation et d'exploitation dans le cas où le capitaine est propriétaire ou co-propriétaire (article 2, dernier paragraphe de la Convention de 1924).

5. Au réclamant.

6. Oui.

7. Il faudrait stipuler clairement que la responsabilité des propriétaires est limitée en ce qui concerne les fautes de leurs agents à terre.

8. La Convention de 1924, Article 7, se réfère à la loi nationale du navire. La Convention proposée devrait incorporer la même règle.

9. Les Tribunaux doivent trancher cette question.

10. Oui, une limite minimum raisonnable devrait être établie.

11. L'article 8 de la Convention de 1924 devrait être incorporé dans la présente Convention.

Copenhague, le 11 octobre 1954.

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

L'Association Britannique de Droit Maritime a constaté que le projet tel qu'il a été établi ne permet pas aux réclamants du chef de pertes de vie ou de lésions corporelles de bénéficier en tout cas d'un fond de £ 74.—.— par tonne et que dans les cas où les réclamations pour pertes matérielles n'absorbent pas le fonds constitué par les £ 24.—.— par tonne, les réclamants pour pertes de vie ou de lésions corporelles ne recevront néanmoins pas plus de £ 50.—.— L'Association estime que l'on a toujours eu l'intention de faire bénéficier les réclamants pour pertes de vie et lésions corporelles, d'une quote-part dans les £ 74.—.— par tonne, peu importe qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas de réclamations pour dommages matériels. Tout en se rendant compte que de pareils cas où il y aurait pertes de vie mais pas de pertes matérielles sont naturellement rares.

L'Association estime en outre, que les réclamations du chef de pertes de vie et lésions corporelles, qui dépassent le montant forfaitaire de £ 50.—.— par tonne, devraient être autorisées à concourir sur le même pied pour le solde à découvert, avec les réclamations pour dommages matériels dans les £ 24.—.— par tonne et que la loi nationale ne pourra être invoquée en ce qui concerne les priorités, qu'entre les divers les divers réclamants pour dommages matériels d'autre part. En fait l'Association Britannique est d'avis qu'il serait inadmissible que par réclamants pour pertes de vie et lésions corporelles d'une part, et entre indemnisés du chef de réclamations pour vie, soient privées du droit l'application de certaines lois nationales accordant des priorités, des réclamants pour pertes matérielles et des réclamants non complètement

de participer au fonds basé sur les £ 24.—.—. C'est la raison pour laquelle elle est d'avis de changer l'art. 5 (1).

L'Association Britannique est également d'avis d'apporter certaines modifications dans le but de matérialiser les intentions exprimées ci-dessus. Les modifications principales suggérées sont les suivantes :

1. — L'ancien article 3 deviendra l'article 2 et le texte du paragraphe (2) sera modifié et simplifié, afin d'éviter toute ambiguïté possible.

De cette nouvelle rédaction résultera la nécessité d'ajuster la place de cet article dans la Convention, par suite des références aux fonds de limitation dans la nouvelle stipulation de l'article 1.

2. — L'ancien article 2 deviendra l'article 3 et une disposition sera ajoutée au paragraphe (1) de façon à inclure le solde des réclamations pour pertes de vie et lésions corporelles non satisfaites par les £ 50.—.— par tonne.

L'article 4 ne sera donc plus nécessaire et sera biffé.

3. — L'ancien article 5 deviendra l'article 4 et son paragraphe (1) traitera de la question des priorités.

Comme il a été déclaré ci-dessus, ce paragraphe limitera le pouvoir des lois nationales du pays, où le fonds de limitation est administré, aux questions des priorités, entre d'une part, les divers réclamants pour pertes de vie et lésions corporelles et d'autre part, les divers réclamants pour dommages matériels. Il n'aura pas d'influence la proportion dans laquelle le total des réclamations pour pertes matérielles et le total des réclamations-vie concourront dans la distribution du fonds de £ 24.—.— par tonne, au cas où les réclamations pour pertes de vies et lésions corporelles dépasseront les £50.—.— par tonne.

4. — Les anciens articles 6, 7 et 8 deviennent donc les articles 5, 6 et 7.

Londres, le 3 mars 1955.

OBSERVATIONS

1. Observations générales

L'Association Norvégienne de Droit Maritime accepte tous les points d'importance fondamentale contenus dans le projet. Celui-ci donne au problème de la limitation une solution plus équitable et plus simple que celle fournie par la Convention actuelle. Il constitue un progrès considérable.

Une appréciation définitive du projet n'est toutefois pas possible avant la fixation du chiffre de la limitation par tonne. A cet égard, nous précisons que nous désirons accepter £ 24.—.— par tonne, mais que nous considérons que le supplément de £ 50.—.— par tonne, pour les dommages corporels, est trop élevé. L'on ne peut pas perdre de vue la relation entre cette Convention et celle concernant la responsabilité à l'égard des passagers. A notre avis, nous n'obtiendrons rien par une limite élevée pour les dommages corporels, si en même temps une autre Convention est adoptée qui, dans la plupart des cas dégage le transporteur de toute responsabilité à l'égard de ses passagers. Au point de vue de la politique sociale, un meilleur résultat sera obtenu si l'on fait preuve de modération, aussi bien par l'adoption d'une limite plus basse pour les dommages corporels, par exemple £ 24.—.— par tonne, que par l'extension de la responsabilité du transporteur à l'égard des passagers. Autrement il sera très difficile d'obtenir une acceptation générale de la Convention relative au transport des passagers.

La nouvelle Convention devrait, tout comme la Convention de 1924 art. 2, définir le terme « tonnage » mais à la place de cette définition nous proposons de prendre le tonnage brut d'immatriculation (cfr. les remarques du juge Alten dans le « Draft Verbatim Re-

port, First Session of the Commission on Limitation of Shipowners' Liability page 6).

Art. 2 (2) du projet prévoit une limite de responsabilité. Nous l'acceptons en principe, mais nous sommes d'avis que cette limite ne devra pas dépasser 300 tonnes. Un grand nombre de bateaux de pêche et de bateaux à voiles seraient frappés par cette disposition, et les possibilités financières ainsi que les modalités d'assurance sont insuffisantes dans ce groupe d'activités maritimes.

2. Observations spéciales

Art. 1 : « Actual fault or privity ». Nous proposons de remplacer ces mots par « actual fault », « actual negligence » ou une notion semblable, étant donné qu'il est difficile pour des juristes du continent de comprendre le terme « privity » tel qu'il est employé dans la jurisprudence anglaise et américaine. Nous présumons que la Convention sera adoptée en anglais aussi bien qu'en français et que les 2 textes auront la même valeur d'authenticité, chose que nous apprécierons beaucoup. Si la Convention était toutefois rédigée en anglais, l'on devrait, si possible, éviter des mots qui expriment des conceptions juridiques spécifiquement anglaises et qui ne peuvent pas être comprises sans connaissance approfondie de la jurisprudence et de la tradition juridique anglaise.

Art. 1 (a).

Pour autant qu'on puisse s'en rendre compte la responsabilité sous (a) pour dommages matériels basée sur des contrats de transport, sera soumise également au (b) ou (d). Si cela était le cas, (a) devrait être supprimé ou rédigé à nouveau, afin d'éviter que la responsabilité pour dommages matériels, basée sur d'autres contrats, comme les contrats de remorquage, ne soit illimitée.

Art. 1 (b).

« Pertes ou dommages à tous biens ou droits de toute nature. »

Suivant nos conceptions le terme « droits » couvre tous les droits contractuels; ce paragraphe s'applique donc aux compensations pour retard ou non-exécution de contrats concernant l'exploitation du navire. Telle n'est apparemment pas l'intention des rédacteurs, étant donné que le rapport anglais à la conférence de Brighton a exclu

expressément de pareilles réclamations, de la limitation. Le mot «droits» semble avoir été repris de la proposition britannique présentée à la conférence diplomatique de Bruxelles en 1909 : « dommages ou pertes causés à des biens ou à des droits de toute nature ». A la conférence de 1910 cette locution a toutefois été remplacée sans commentaires par celle employée dans l'art. 1, 1^o de la convention actuelle « dommages causés » (procès-verbaux p. 174). Ni dans le projet anglais de 1909 ni dans une publication ultérieure, une explication du terme « droits » n'a été donnée. Si dans le projet actuel ce terme ne comprend toutefois pas les réclamations contractuelles, il devrait signifier « droits réels » ce qui correspond approximativement à l'expression anglaise « property interests ».

Dans le but de clarifier le texte, nous proposons de supprimer les mots « rights of any kind » aussi bien dans ce paragraphe qu'aux endroits où il a été employé, notamment art. 1 (d), art. 2 (1) (b), art. 3 (1) et art. 4 (2).

Art. 2 (1) cfr. art. 4.

Nous marquons notre accord au sujet des observations de l'Association française, mais nous proposons de rechercher une rédaction plus simple par exemple :

« (1) Dans les cas spécifiés dans l'art. 1, le propriétaire du navire ne sera pas responsable au delà du montant global de par tonne, du tonnage du navire, augmenté de Fr. par tonne, afin de satisfaire exclusivement les réclamations pour perte de vie ou lésions corporelles. Si les réclamations pour perte de vie ou lésions corporelles ne sont pas complètement compensées par ce fonds supplémentaire, le solde bénéficiera au même rang que les autres réclamations dans le fonds commun, conformément aux dispositions de l'art. 5. »

On pourrait également envisager d'insérer le fonds commun de limitation dans l'art. 1 et d'ajouter un nouvel article concernant le fonds additionnel; cfr. les articles 1 et 7 de la Convention actuelle.

Art. 2 (2).

Voir paragraphe final de nos observations générales.

Art. 2 (3).

On propose de remplacer les mots « francs français... chaque franc », par « unité monétaire ».

La proposition française de remplacer « tout Etat contractant », par « tout Etat » est également agréée.

En ce qui concerne la conversion des limites de responsabilité en monnaie nationale, nous acceptons la proposition du projet. Il nous semble être logique, fondé et recommandable du point de vue pratique, de baser la conversion sur le taux d'échange à la date de l'événement, qui donne lieu aux réclamations. Les réclamations particulières seront toujours fixées directement dans la monnaie nationale, mais avant que toutes les divergences ne soient réglées, plusieurs années peuvent s'écouler et l'on aura à faire face à des difficultés en ce qui concerne les saisies ou garanties, si pendant ce temps les limites étaient sujettes à des fluctuations monétaires.

Art. 4.

Disparaîtra si l'art. 2 (1) est rédigé à nouveau.

Art. 5 (1).

Nous acceptons l'amendement français.

Art. 6 (2) & (3).

Le renvoi dans ces paragraphes, à la Convention sur la saisie devrait être biffé. Les Etats qui ne ratifieront pas cette dernière Convention ne pourront pas être tenus par la présente Convention à faire attention aux dispositions concernant les conditions d'opérer une saisie contenues dans la Convention visée.

Art. 6 (2).

Concerne la levée d'une saisie et cette disposition, tout comme celle du paragraphe 3, semble être applicable indépendamment de la loi sous laquelle la saisie a été opérée.

Art. 8 (3).

La rédaction est extrêmement compliquée et devrait être simplifiée.

3. Single or cross liability ?

Nous nous référons aux remarques faites par le professeur Braekhus (Draft Verbatim Report, Second Session of the Commission on Limitation of Shipowners' Liability, p. 9 (3)). Aussi longtemps que reste

ouverte la question de savoir si la limitation s'appliquera à la responsabilité concernant la réclamation prise isolément ou au solde entre les réclamations, l'unification de la responsabilité en matière d'abordage restera incomplète. La solution choisie n'a apparemment pas d'importance, mais en vue de l'unification, un choix devrait être fait.

Au point de vue logique, le système qui limite chaque réclamation (cross liability) semble être préférable, mais nous pensons qu'il y a beaucoup plus de chances d'obtenir un accord sur le système qui limite le solde (single liability).

En conséquence, nous proposons d'ajouter à l'art. 1 le paragraphe que voici :

« Si le propriétaire du navire est autorisé à opposer à un réclamant une compensation du chef de dommages résultant du même événement, les stipulations concernant la limitation s'appliqueront uniquement aux réclamations qui dépassent sa contre-réclamation. »

Oslo, March 15th 1955.

E. Alten.

ASSOCIATION FINLANDAISE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

L'Association Finlandaise de Droit Maritime soumet par la présente ses observations au sujet du projet de Convention. L'Association se permet d'attirer l'attention sur le fait qu'elle a eu le privilège d'être informée des observations faites par les Associations suédoise et norvégienne.

I. - Observations générales

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention de Bruxelles de 1924, le propriétaire de navires était ici, personnellement et avec tout son avoir, responsable des dommages et des pertes qu'il avait causés ou qui étaient résultés des engagements contractuels pris personnellement. D'autre part, sa responsabilité était limitée par la fortune de mer au cas où les dommages et les pertes étaient causés par ceux qui étaient au service du navire.

La Convention de Bruxelles a instauré la possibilité de choisir (dans la plupart des cas) entre la responsabilité limitée à la fortune de mer ou la responsabilité limitée à une somme forfaitaire calculée sur base du tonnage du navire. Cette Convention a limité la responsabilité à des cas bien déterminés, pour lesquels ceux qui sont au service du navire sont responsables. Le principe de la responsabilité illimitée était maintenu en ce qui concerne les actes et les fautes commis personnellement par le propriétaire du navire.

Le projet de Convention (tout comme la Convention de Bruxelles) énumère dans l'article 1 (a), (b), (c), les cas où le propriétaire du navire a le droit de limiter sa responsabilité. Il semble que les cas

dans lesquels il est possible de limiter la responsabilité couvrent un terrain beaucoup plus vaste que celui couvert par les dispositions correspondantes de la Convention de Bruxelles. Il est malheureux — et l'on devrait insister sur ce fait, dans l'intérêt de tous ceux qui, dans leurs occupations journalières, appliquent les Conventions Maritimes Internationales — qu'en moins de 30 ans, il soit nécessaire de modifier les règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires; la simple règle continentale a été remplacée par la Convention de 1924; qui ressemble à une énumération de jurisprudences anglo-saxonnes; à présent le projet destiné à remplacer la Convention de 1924, semble permettre la limitation dans des cas où, suivant l'ancien système continental, le propriétaire de navires était personnellement responsable. Toutefois comme la limite actuellement proposée est très élevée et comme, d'autre part, la portée du nouveau projet de Convention dépasse celui de la Convention de Bruxelles, il semble permis d'admettre qu'une couverture totale sera assurée même avec la responsabilité limitée.

Il y a néanmoins des cas, où la responsabilité du propriétaire de navires doit toujours être limitée par la fortune de mer. Nous comprenons toutefois que si ces cas ne sont pas mentionnés dans le projet de Convention, c'est qu'ils sont réglés par d'autres législations internationales, telle que la Convention sur le sauvetage (limitant l'indemnité à la valeur de la chose sauvée) et les règles de York et d'Anvers limitant la contribution en avarie commune au bien sauvé.

II. - Observations spéciales

Article 1.

La Convention de Bruxelles emploie les mots « seagoing vessel » — « navire de mer ». L'omission des mots « seagoing » — « de mer » implique-t-elle une extension des catégories de navires couvertes par la Convention ?

Article 1 (a).

Nous sommes également d'avis que les stipulations reprises sous ce paragraphe doivent être répétées sous le paragraphe (b).

Article 1 (b).

Les observations norvégiennes concernant ce paragraphe semblent être très pertinentes.

Articles 2, 3 & 4.

Nous approuvons les observations de l'Association suédoise.

Article 5 par. (1).

Pas d'objections.

Article 5 par. (2).

Comme les tribunaux des différents Etats règlent des réclamations sur base d'échelles très différentes, nous ne pensons pas qu'il soit possible de réaliser en pratique le principe préconisé par l'article 5 (2).

Articles 6 & 7.

Nous approuvons la proposition de l'Association suédoise.

Article 8 par. (1).

Pas d'objections.

Article 8 par. (2).

(b) et (c) vont beaucoup plus loin que ce qui semble être raisonnable pour ceux qui ont été habitués à appliquer la Convention de Bruxelles. Toutefois ceci est une conséquence de la rédaction de l'article 1, auquel nous nous sommes référés dans nos observations générales.

Article 8 par. (3).

Nous pensons également que ces stipulations peuvent être simplifiées.

Nous n'avons pas pris de décision en ce qui concerne la « Single Liability » et la « Cross Liability » par suite du fait que ce problème n'a pas été soulevé par le projet de convention et que nous ne savons pas si la question sera tranchée par la Convention finale.

Helsinki/Helsingfors, 28 mars 1955,

Rudolf Beekman,
Herb. Andersson.

ASSOCIATION ARGENTINE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

L'Association Argentine de Droit Maritime a eu l'occasion d'examiner à plusieurs reprises le Projet de Convention préparé par l'Association Britannique de Droit Maritime. Elle fait les remarques suivantes :

1. Le présent rapport porte uniquement sur des questions qui ont été soulevées lors de l'examen du projet.

2. Limitation en monnaie.

Les avantages et les inconvénients des systèmes de limitation en vigueur, l'échec du système hybride de la Convention de Bruxelles de 1924 et la tendance générale à rechercher un système de limitation simple et expéditif, ont amené l'Association Argentine à accepter le système proposé par l'Association Britannique.

3. La technique de la rédaction du projet.

Le projet a été rédigé conformément aux conceptions anglo-saxonnes, ce qui fait que l'interprétation par les juristes et les tribunaux latins donnera lieu à beaucoup de difficultés. Les différences entre le texte anglais et la traduction française qui l'accompagne prouvent cela à suffisance.

L'Association Argentine estime qu'il faut adopter la forme de l'ancienne Convention de 1924.

4. Agents terrestres du propriétaire.

L'article 1 b) du Projet soumet à la limitation la responsabilité du propriétaire du chef de ses préposés même de ceux qui travaillent à terre.

Il est évident que cette extension extraordinaire de la limitation diffère complètement du système antérieur qui s'appliquait au personnel de bord. Les fondements de cette extension ont été donnés par Monsieur Georges Ripert dans son ouvrage « Le Droit Maritime Français », lorsqu'il dit que la notion moderne de la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires n'est plus basée sur les conditions d'exploitation, ni sur l'abandon de la fortune de mer aux crédeurs qui y sont intéressés, mais sur une simple limitation de la responsabilité du propriétaire dérogeant à l'ancien adage « qui s'oblige oblige le sien ». A ce point de vue-là, le nouveau système constitue un privilège extraordinaire en faveur du propriétaire du navire et nous nous demandons pourquoi cet avantage n'est pas accordé à toutes les entreprises, d'autant plus que la sécurité en matière de navigation est beaucoup plus grande qu'à l'époque où l'institution de la limitation est née, et que le nombre d'accidents diminue tous les jours.

La tendance de soustraire la responsabilité du propriétaire du navire aux règles de la responsabilité civile (contractuelle et extra-contractuelle) — à un moment où ces responsabilités sont généralement mises à charge de compagnies d'assurance — constitue un danger social et moral, comme l'a fait remarquer R. Savatier : « nous devons nous méfier de la décadence d'une société où la responsabilité ne connaît plus de blâme » (Traité de la Responsabilité civile 11 p. 327).

Nous ne pouvons pas oublier que le propriétaire de navires peut limiter sa responsabilité du chef de ses employés terrestres par la constitution de sociétés à responsabilité limitée (régime juridique adopté par toutes les entreprises importantes). Il sera donc difficile de rendre le propriétaire d'un navire responsable, sans limitation, d'une catastrophe attribuée à une innavigabilité, étant donné que ces fautes sont généralement commises par un directeur ou par un capitaine d'approvisionnement qui sont des préposés terrestres du propriétaire. Personne n'ignore l'importance de la navigabilité dans toute institution de droit maritime.

En conséquence l'Association Argentine estime que la responsabilité du propriétaire de navires du chef de ses préposés terrestres ne doit pas bénéficier de la limitation.

5. Rémunération pour assistance et sauvetage et contributions d'avarie commune.

L'Association Argentine est d'accord d'exclure les obligations en matière d'assistance et de sauvetage du bénéfice de la limitation. Elle estime toutefois que cette règle doit être clairement exprimée.

6. Obligations contractées par le capitaine dans un port étranger.

L'ancienne convention fait bénéficier ces obligations de la limitation. Quoique l'Association Britannique ait écarté ces obligations de la nouvelle convention, elle déclare qu'en pratique une telle limitation n'est pas nécessaire. Nous nous demandons si c'est une raison suffisante pour ne pas soumettre ces obligations à la limitation. Nous nous demandons, en effet, pourquoi dans un règlement de limitation collective, certains créiteurs doivent être préférés. L'Association Argentine est d'avis que ces obligations doivent bénéficier de la limitation.

7. Marchandises transportées sous couvert d'un connaissement.

Le projet anglais critique la Convention de 1924 pour avoir incorporé la responsabilité du chef de transport couvert par un connaissement, transport qui bénéficie de la limitation de £100 par colis instauré par la Convention de 1924 sur les connaissements. L'article 1 a) semble toutefois inclure ces obligations par les mots « Perte ou dommage de biens que le bien soit à bord du navire ou pris à charge par le capitaine... ».

L'Association Argentine est d'avis que ces obligations doivent être incorporées dans la nouvelle convention qui a un caractère général et particulier. Elle s'appliquera de cette façon en cas de catastrophe tandis que la limitation de £100 de la Convention de Bruxelles sur les connaissements s'appliquera au transport normal.

Si telle est l'intention du projet britannique, il serait nécessaire d'amender l'article 1 a) de façon à ce que soit clairement établi que les obligations résultant d'un connaissement sont soumises à la limitation de la Convention.

8. Approbation des obligations contractées par le capitaine.

Le projet britannique exclut de la limitation les obligations contractées par le capitaine dans un port étranger. Il serait donc logique d'exclure ces obligations même après ratification par le propriétaire.

Dans le paragraphe 6 ci-dessus nous avons proposé de soumettre ces obligations à la limitation. Nous proposons à présent d'exclure ces obligations de la limitation lorsqu'elles ont été ratifiées par le propriétaire du navire puisqu'à ce moment là, elles constituent une obligation personnelle de ce dernier.

Notre Association défend donc le point de vue que, lorsque le propriétaire approuve les obligations contractées par le capitaine à son insu et sans son approbation, ces obligations ne doivent pas bénéficier de la limitation. Cette solution est d'autant plus nécessaire que le terme « privity » peut donner lieu à des discussions au sujet de cette traduction.

9. Obligations à l'égard de l'équipage.

La Convention soumet à la limitation les obligations résultant du contrat d'emploi de l'équipage. Compte tenu de l'esprit actuel des contrats d'engagements maritimes, ces obligations concernent principalement des obligations du propriétaire. Au stade actuel où les obligations de l'employeur ont atteint dans les entreprises industrielles dans toutes les parties du monde, un degré très élevé, nous ne voyons pas comment nous pourrions limiter la responsabilité du propriétaire dans ce domaine. Depuis quelque temps les membres de l'équipage ont cessé de participer aux risques du propriétaire comme c'était le cas jadis quand l'équipage perdait l'entière responsabilité de ses gages en cas de naufrage. Les lois sur les travailleurs maritimes sont incorporées à présent dans la législation sociale et ne font plus partie de la loi maritime. En conséquence, quoique les réclamations de l'équipage figurent dans la première catégorie des créances privilégiées, il ne semble pas y avoir de justification de soumettre ces réclamations à un fonds de limitation constitué dans un état étranger. Nous sommes d'avis que si nous incorporons dans la Convention une règle qui limite les droits de l'équipage, nous risquons de voir repousser la Convention par plusieurs pays. L'article 2 § 3 de l'ancienne Convention exclut

expressément ces cas et notre association est d'avis qu'il faut garder cette règle.

10. Le rang des privilèges.

L'article 5 cl. 1 du projet britannique, prévoit que l'ordre des créances sur le fonds de limitation sera établi suivant les lois de l'Etat où le fonds est constitué. Nous supposons que, conformément à l'article 6 cl. 1, le fonds sera constitué dans l'Etat où le propriétaire est assigné en premier lieu. Il résulte de cette règle que les créanciers peuvent choisir le pays dont la loi leur accorde un traitement préférentiel. Ceci entraîne, en effet, un manque de sécurité en ce qui concerne l'ordre dans lequel les créanciers seront payés. C'est la raison pour laquelle nous proposons de prévoir des règles de distribution qui ne dépendent pas du lieu où le fonds a été constitué. Nous proposons de reprendre les règles de la Convention de 1926 sur les hypothèques et privilèges ou d'adopter la loi du pavillon. Cette dernière règle est, à notre avis, la plus indiquée, étant donné qu'on a accepté le principe du « droit de suite » qui est soumis à la loi du pavillon.

11. Limitation par accident ou par voyage.

L'Association Argentine estime qu'il faut adopter la limitation par voyage. Ceci correspond à la conception traditionnelle de l'abandon du navire qui inclut toutes les obligations contractées par le capitaine durant le voyage pendant lequel l'abandon a lieu. En outre, le voyage est pris comme unité dans le calcul du bénéfice et il est logique de limiter la responsabilité du propriétaire à la somme engagée pendant cette période. Néanmoins il serait souhaitable d'inclure dans la Convention une définition de la conception de voyage qui englobe toutes les obligations soumises à la limitation.

12. Fardeau de la preuve.

Lorsqu'un créancier conteste le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité (par exemple lorsqu'il prétend qu'un blâme est à l'origine de l'action), l'Association Argentine estime que le fardeau de la preuve incomberait au propriétaire, la limitation étant une exception sur la règle générale de la responsabilité. Ce critère correspond à celui adopté par l'article 4 de la Convention de Bruxelles sur les connaissements en ce qui concerne la due diligence et les cas exceptés.

13. Limitation pour des navires de moins de 500 tonnes.

L'article 2 cl. 2 du Projet britannique établit que des navires de moins de 500 T. de jauge seront considérés comme étant des navires de 500 tonneaux.

Sur les grandes rivières argentines il y a un grand nombre de navires assurant un trafic local qui seront soumis à la Convention et dont la responsabilité sera sensiblement aggravée. Dans cet ordre d'idées il y a lieu de faire remarquer que l'ancienne Convention de 1924 concerne uniquement les navires de mer tandis que le projet actuel concerne toutes sortes de navires.

L'Association Argentine propose de réduire cette limite à 300 T. de façon à obtenir un traitement plus équitable pour les propriétaires de navires mentionnés ci-dessus. En outre, pour les raisons mentionnées ci-devant et pour permettre la protection du trafic national de toutes les nations, l'Association Argentine propose d'incorporer dans la Convention une clause permettant aux Etats Contractants d'exclure de la Convention les navires battant leur pavillon national et effectuant exclusivement un trafic dans leurs eaux territoriales.

Eduardo Basualdo Moine,
Secrétaire.

Atilio Malvagni,
Président.

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

La Commission, chargée par l'Association belge de droit maritime d'étudier les problèmes soulevés par l'unification internationale de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, a examiné le projet de Convention internationale établi par l'Association britannique de droit maritime.

Elle a tenu compte, au cours de cet examen, des remarques formulées dans les rapports établis par les Associations de droit maritime de divers pays ⁽¹⁾ et, tout particulièrement des modifications que l'Association britannique propose d'apporter au projet de Convention.

Observations générales

1) La Convention internationale est destinée à s'appliquer exclusivement aux navires de mer. Il conviendrait, dès lors, de remplacer dans le texte du projet le terme « ship » (navire) par l'expression « seagoing vessel » (navire de mer), qui figure dans la Convention de 1924.

La Commission a constaté qu'il n'est guère possible de donner du navire de mer une définition susceptible d'être acceptée par tous les Etats contractants. Il semble, dès lors, rationnel de se référer, sur ce point, à la loi du pavillon.

D'autre part, la Convention devrait exclure « expressis verbis » les navires de guerre et les navires d'Etat non exploités commerciale-

(1) Allemagne, Canada, France, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suède.

ment (cfr. art. 13 de la Convention de 1924 et la Convention du 10 avril 1926 concernant les immunités des navires d'Etat).

2) L'on est presque unanimement d'accord pour déterminer le montant de la responsabilité du propriétaire sur la base d'une somme forfaitaire calculée d'après le tonnage du navire.

Le système consistant à faire varier ce montant en fonction de la valeur du navire est compliqué et souvent inéquitable. Mieux vaut dès lors y renoncer entièrement plutôt que d'adopter une solution intermédiaire selon laquelle les bâtiments seraient classés en catégories.

Le système proposé par le projet britannique risque, cependant, d'entraîner certaines difficultés d'applications si le régime des privilèges maritimes ne faisait, lui aussi, l'objet d'une unification internationale, tout au moins sur certains points. En effet, la Convention internationale du 10 avril 1926, que plusieurs pays ont introduite dans leur législation interne, porte que les privilèges s'exercent sur le navire, sur le fret et sur les accessoires du navire; d'autre part, elle confère un privilège aussi bien à des créances pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité qu'à des créances dont il est tenu indéfiniment.

Or, si la valeur d'abandon est calculée sur la base d'une somme forfaitaire et du tonnage du navire, l'assiette des privilèges sera complètement modifiée en ce qui concerne les créances visées à l'article 1^{er} du projet de Convention : le privilège garantissant ces créances ne s'exercera plus sur la valeur du navire, du fret et des accessoires, mais exclusivement sur le « fonds de limitation » *constitué à la suite de l'événement (« occasion ») qui a donné naissance à ces créances.*

Quels seront, d'autre part, les droits, sur le fonds de limitation, des créanciers privilégiés à l'égard desquels la limitation de responsabilité ne peut *pas* être invoquée ? Leur refuser tout droit sur ce fonds rendrait leur privilège illusoire chaque fois que le propriétaire aura épuisé son actif en le constituant; on arriverait, en ce cas, à cette conséquence paradoxale que, par exemple, les titulaires d'une créance résultant d'un contrat d'engagement seraient dans une moins bonne situation, en cas de perte du navire, que si la limitation de responsabilité avait pu leur être opposée. Mais d'un autre côté, il serait inéquitable de permettre aux créanciers qui jouissent d'un recours illimité sur tout le patrimoine du propriétaire, de participer à la répartition du

fonds, alors que l'actif restant leur permettrait d'être payés intégralement.

Bien d'autres problèmes se posent encore en cette matière. Les quelques remarques qui précèdent ont pour seul objet de souligner que l'unification de la responsabilité du propriétaire ne peut guère être dissociée de celle des privilèges maritimes.

3) Plusieurs dispositions du projet de convention font supposer que la limitation de la responsabilité dépend d'une manifestation de volonté du propriétaire (articles 2 (3); 3 (2); 4; 5; 6 (1) et 7). Au contraire, l'article 1, al. 1^{er} paraît plutôt impliquer que, pour toutes les créances énumérées aux littéras a) à d), la responsabilité du propriétaire est limitée de plein droit.

Cette dernière solution devrait être consacrée sans ambiguïté. Sans doute, si le propriétaire désire payer intégralement tous ses créanciers et qu'il soit effectivement en mesure de le faire, on ne saurait le lui interdire. Mais les créanciers doivent pouvoir provoquer la constitution du fonds de limitation, même contre le gré du propriétaire, lorsqu'ils y ont intérêt. Celui-ci existera notamment quand un même accident aura provoqué des dommages corporels et des dommages matériels. En effet, si l'application de la Convention dépendait de la volonté du propriétaire, celui-ci pourrait priver les victimes des dommages corporels des avantages que la Convention leur confère en ne constituant aucun fonds; il laisserait alors tous les créanciers concourir sur son patrimoine (dans l'ordre des privilèges ou, en cas d'égalité de rang, au marc le franc), sans qu'il fût possible de tenir compte des deux grandes catégories de créances instituées par la Convention.

Tous les articles où la limitation de la responsabilité est liée à la volonté du propriétaire devraient être amendés en conséquence.

Article 1^{er}

1) La Commission se rallie à la suggestion du rapport français : les cas dans lesquels le propriétaire du navire serait obligé indéfiniment devraient être énumérés dans un article séparé, faisant ressortir que le fardeau de la preuve incombe au créancier. Le texte proposé par ce rapport paraît devoir être adopté sous une réserve : il rend le propriétaire du navire indéfiniment responsable « du fait qu'il pouvait prévenir ». La responsabilité indéfinie du propriétaire est ainsi rattachée

à l'inexécution d'une obligation de diligence dont le contenu peut être apprécié très différemment par les tribunaux de chacun des Etats. La formule employée par la traduction française du projet britannique est plus restrictive (« fait commis avec son consentement ») et paraît devoir donner lieu à moins de divergences d'interprétation.

Il doit être entendu, au surplus, que lorsque les conditions prévues sont réalisées, la responsabilité est illimitée aussi bien en cas de faute contractuelle que de faute délictuelle ou quasi-délictuelle.

D'autre part, la Commission a estimé qu'il convient assurément d'ajouter à ces cas de responsabilité indéfinie, les obligations résultant de l'engagement des personnes au service du navire (cf. art. 2, 3^e de la Convention de 1924). Faut-il ajouter également les créances de dommages-intérêts de l'équipage du chef de mort ou de lésions corporelles (cf. art. 7, al. 3 de la Convention de 1924) ? La question est plus délicate, mais il est apparu aux membres de la Commission que l'on pourrait malaisément priver actuellement les salariés d'un avantage qui leur a été accordé il y a plus de trente ans; la suppression de ces avantages, sans que l'on puisse la justifier par des arguments qui étaient déjà susceptibles d'être invoqués en 1924, risquerait de susciter de vives controverses au sein des assemblées législatives appelées à ratifier le projet de convention. Encore, convient-il de bien préciser que la responsabilité illimitée n'existe que pour les créances de l'équipage du navire responsable de l'accident. Si des marins du navire A sont blessés par une manœuvre fautive du navire B, il n'y a aucune raison de leur accorder un recours illimité contre le propriétaire du navire B; l'article 7, al. 3 de la Convention de 1924 ne paraît pas viser ce cas (cfr. le texte anglais de cette disposition).

2) Les indemnités dues en raison de l'inexécution des obligations résultant des connaissements sont-elles comprises dans l'énumération de l'article 1^{er} ? Le texte, très général, des littéras a) et b) permet de le croire. En effet, l'inexécution des obligations résultant des connaissements est susceptible de causer deux sortes de préjudice : 1) des pertes ou des avaries à la cargaison; le littéra a) paraît viser ces sources de créances; 2) une perte atteignant un élément incorporel du patrimoine du destinataire; tel est, par exemple, le cas lorsque l'arrivée tardive du navire contraint le destinataire à renoncer à un marché avantageux : il y a « loss of right », source de créance prévue par le littéra b).

Il semble, par conséquent, que l'Association britannique soit revenue sur l'opinion qu'elle avait exprimée sur ce point dans son rapport à la Conférence de Brighton (p. 4). Elle s'était prononcée à cette époque pour l'exclusion des créances en question du champ d'application de la Convention, en faisant valoir que la matière est déjà réglée par les Règles de La Haye. Or, la limitation fixée par ces Règles (100 £ or par colis ou unité) est élevée et assez arbitraire, la notion d'« unité » étant sujette à controverse.

Si l'on se borne à appliquer les Règles de La Haye aux créances des destinataires, ceux-ci seront très souvent indemnisés intégralement, alors que les victimes de dommages corporels ne toucheront qu'une indemnité réduite en vertu de la Convention concernant la limitation de la responsabilité du propriétaire. Une telle discrimination n'est guère défendable.

Le texte de la Convention devrait clairement indiquer que les créances ayant leur origine dans l'inexécution des obligations dérivant des connaissements, sont comprises dans l'énumération de l'article 1^{er}.

3) L'article 1, b) du projet de convention admet la limitation de responsabilité pour les pertes ou dommages causés « à terre ou sur l'eau » par le fait de préposés du propriétaire, se trouvant ou non à bord du navire (« whether on board the ship or not ») et accomplissant un acte « se rapportant (in connection) soit au navire, soit aux personnes, à la cargaison ou autre propriété se trouvant à bord du navire ou destinée à être transportée par celui-ci ».

La Commission a estimé que cette formule implique une extension, difficilement justifiable, du champ d'application de la limitation de la responsabilité. L'on ne peut qu'approuver, à cet égard, la réponse donnée par l'Association suisse de droit maritime au septième point du questionnaire élaboré à Brighton. Pour quelle raison le propriétaire d'un navire ne serait-il pas indéfiniment responsable, sur son patrimoine entier, des fautes de ses agents terrestres comme le serait tout autre commerçant ou industriel ? La limitation ne se comprend que pour les fautes des personnes au service du navire (cf. art. 1^{er}, 1^o, de la Convention de 1924).

Si, néanmoins, il était décidé d'étendre la limitation aux fautes des agents terrestres, il faudrait préciser qu'elle ne jouerait que pour les actes ayant essentiellement et directement pour objet le service du navire.

4) La rédaction du littéra b) de l'article 1^{er} devrait en tout cas être simplifiée et précisée.

Article 2

(article 3 du texte proposé par le rapport britannique)

1) En ce qui concerne les montants affectés au paiement des créances pour dommages corporels, d'une part, et des créances pour dommages matériels d'autre part, la Commission s'est ralliée au système proposé par les rapports français et britannique : on ne conçoit pas que les victimes de dommages corporels soient moins bien traitées lorsqu'il n'y a pas de dommages matériels, que dans le cas contraire.

Le texte proposé par le rapport français traduit ce système avec clarté et précision.

2) La base de 500 tonneaux, sur laquelle serait calculé le montant minimum de la responsabilité, a paru trop élevé à plusieurs Associations, qui ont préconisé de la fixer à 300 tonneaux. Ce dernier chiffre tiendrait mieux compte des intérêts légitimes des caboteurs et des chalutiers.

3) La conversion, en la monnaie de l'Etat dans lequel le propriétaire exerce le droit de limiter sa responsabilité, doit s'opérer sur la base du cours en vigueur au jour de la constitution du fonds et non au jour de l'événement générateur de la responsabilité. En effet, cette dernière solution risquerait de priver le créancier des avantages du système forfaitaire, en faisant dépendre sa créance des variations du change.

Article 3

(article 2 du texte proposé par le rapport britannique)

Il est préférable de constituer un fonds par accident, plutôt que par voyage; la notion de « voyage » est, en effet, imprécise.

La constitution d'un fonds par accident est toutefois de nature à soulever certains problèmes que la Convention devrait résoudre :

1) Lorsque deux accidents sont survenus à des dates rapprochées :

a) il peut être impossible d'établir auquel des deux accidents un dommage ou une perte doit être attribuée; tel est éventuellement le cas lorsque les avaries subies par la cargaison ne sont constatées qu'à destination;

- b) si le propriétaire du navire responsable ne possède pas suffisamment d'actif pour constituer les deux fonds, faut-il procéder à une répartition proportionnelle ou donner la préférence au fonds relatif au premier ou au second accident ?

2) Lorsque, au cours d'un même voyage, un abordage se produit et que la cargaison subit des avaries pour manque de soin (par exemple, mauvaise ventilation des cales), y aura-t-il un fonds ou deux fonds de limitation ? Il devrait, semble-t-il, y avoir deux fonds.

Article 4

La nouvelle rédaction proposée par le rapport britannique remplace cet article par la disposition qui est commentée ci-dessus sous l'article 2 et qui deviendrait l'article 3.

Article 5

(article 4 du nouveau texte proposé par le rapport britannique)

Le *premier alinéa* de cet article pose tout d'abord les délicates questions en matière de privilèges, auxquelles il a été fait allusion ci-dessus (« Observations générales »).

En outre, il y a lieu de se demander s'il ne convient pas de fixer le lieu où le fonds doit être constitué, afin d'éviter que le propriétaire ne puisse arbitrairement avantager certains créanciers, en constituant le fonds dans un pays où ils jouissent de privilèges qu'aucun autre pays ne leur reconnaît.

Une solution consisterait à laisser au propriétaire le choix entre :

- a) Le lieu où l'accident s'est produit;
- b) Le premier port où entrera le navire après l'accident ou, si la créance résulte de dommages causés à la cargaison par l'inexécution des obligations du transporteur sans qu'il y ait d'accident, le port de destination;
- c) Le premier port où un navire quelconque appartenant au propriétaire a fait l'objet d'une saisie, en vue d'obtenir le paiement d'une créance appelée à concourir sur le fonds;
- d) Lieu où le propriétaire a son siège principal d'exploitation.

En ce qui concerne le *deuxième alinéa*, il crée le risque de jugements obtenus afin de créer, de connivence avec le propriétaire, un

passif fictif. Dans certains pays cette disposition provoquera un conflit avec les lois de l'exéquatour.

Article 6

Paragraphe 1.

Il paraît raisonnable de faire profiter tous les créanciers de la garantie a) même si celle-ci est *inférieure* au montant total de la responsabilité du propriétaire du chef de l'accident et b) même si la garantie est donnée en vue *d'éviter* une saisie.

Paragraphe 2.

La référence à la Convention du 10 mai 1952 devrait être supprimée, cette Convention pouvant ne pas être ratifiée par des pays qui adhéreront à la Convention actuellement examinée.

D'autre part, si les conditions prévues sont réalisées, le juge *doit* ordonner la main-levée de la saisie.

Paragraphe 3.

Cette disposition confie au Tribunal une tâche pratiquement inexécutable. C'est au propriétaire qui demande la main-levée d'une saisie pratiquée à sa charge, qu'il appartient éventuellement de prouver la constitution dans d'autres Etats contractants, de sûretés couvrant le montant total de sa responsabilité du chef de l'accident ayant motivé la saisie.

Article 7

Cette disposition devrait être supprimée pour les raisons indiquées dans le rapport français.

Article 8

Paragraphe 1.

Cette disposition ne paraît avoir guère de portée pratique. En droit belge, la « responsabilité du navire » (liability of the ship) ne correspond d'ailleurs à aucune notion définie.

Paragraphe 2.

Cette disposition étend la limitation de la responsabilité telle qu'elle est organisée par le projet de convention, au capitaine, aux membres

de l'équipage, aux affréteurs, aux « managers et operators », ainsi qu'aux agents et préposés.

Elle appelle les remarques suivantes :

- 1) Les mots « manager » et « operator » devraient être définis;
- 2) L'application de la Convention au capitaine propriétaire et à l'affréteur à temps paraît fondée.
- 3) Par contre, l'extension de la limitation de la responsabilité aux autres personnes visées par l'article 8 (2) se comprend difficilement. On peut tout d'abord se demander s'il y a des cas où, en fait, cette limitation sera susceptible d'être invoquée. On n'en voit guère. En effet, en vertu de l'article 1^{er}, le capitaine et les préposés seront en tout cas responsables de leurs fautes personnelles. L'application de l'article 8 (2) ne se conçoit donc que si le capitaine, l'un des membres de l'équipage ou un autre préposé du propriétaire, pouvait être rendu responsable du fait ou de la faute d'un tiers sans y avoir aucunement participé; pareille hypothèse paraît irréalisable en droit belge qui notamment considère que le capitaine n'est pas civilement responsable des fautes des membres de l'équipage.

En tout cas, l'extension de la limitation à une telle hypothèse serait, à première vue, injustifiée.

Paragraphe 3.

Cette disposition semble poser en principe que la faute nautique n'entraîne qu'une responsabilité limitée, quelle que soit la personne responsable.

La disposition est inutile en tant qu'elle concerne un propriétaire qui n'est *pas* le capitaine de son navire et l'affréteur à temps. Il est, en effet, évident qu'à l'égard de ceux-ci la faute nautique n'est pas une faute personnelle.

D'autre part, la disposition ne peut être approuvée dans la mesure où elle vise le capitaine *non*-propriétaire et les membres de l'équipage. La faute nautique est une faute personnelle de ceux-ci; pourquoi n'entraînerait-elle qu'une responsabilité limitée dans leur chef ?

En somme, la disposition devrait se borner à déclarer que la faute nautique commise par le *capitaine propriétaire* donnera lieu à la responsabilité limitée par la Convention.

ASSOCIATION ESPAGNOLE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

Remarques générales

Les présentes remarques ne concernent en principe que le projet de convention rédigé par l'Association britannique et daté du 10 décembre 1954. Nous avons estimé néanmoins devoir ajouter quelques remarques qui résultent de la comparaison du texte du projet de convention avec celui de la Convention de 1924, dans la mesure où le nouveau projet, comme il a été déclaré lors des débats de Brighton n'est pas destiné à servir de base à une révision générale de la Convention de Bruxelles mais à préparer une nouvelle convention qui devra remplacer celle de 1924.

Contenu du Projet de 1954

Les huit articles du Projet correspondent « grosso modo » aux articles 1 à 9 de la Convention de 1924 et à quelques règles contenues dans les articles 14 et 15.

Outre les deux articles concernant le Protocole de Signature, il y a 24 articles. On ne manquera donc pas de remarquer que le Projet de 1954 concerne uniquement les points fondamentaux du problème.

Le dernier paragraphe de l'introduction précise d'ailleurs que le Projet de Convention ne traite pas de la définition du tonnage qui servira de base au calcul de la limitation (article 11 de la Convention de 1924). Mais, comme le Projet ne contient aucune référence aux autres points réglés par la Convention de 1924, nous nous demandons si ces matières doivent être examinées à la Conférence de Madrid

ou si elles doivent être définitivement écartées de la nouvelle Convention.

Dans le premier cas l'Association Espagnole est d'avis que, compte tenu de l'importance et de la complexité des sujets écartés du projet — sujets qui ont été plus ou moins réglés par la Convention de 1924 — les règles visées doivent être étudiées et préparées dès à présent. De cette façon l'on pourra éviter, lors de la conférence générale, des difficultés résultant de discussions inattendues.

Dans la seconde hypothèse nous estimons que ces questions sont trop importantes pour être complètement négligées et que la nouvelle Convention n'aura aucune utilité réelle si ces questions ne sont pas résolues, même s'il est difficile d'en arriver à ce résultat.

Ces points concernent tout spécialement le terrain d'application de la Convention, les ressortissants des Etats contractants et non-contractants, les navires de guerre et les navires appartenant aux Etats, la juridiction des tribunaux, les règles de procédure et les modalités d'exécution établies par les législations nationales, les clauses concernant la date et la forme de ratification et d'adhésion des gouvernements, les réserves facultatives en ce qui concerne les protectorats, les colonies, les possessions, etc.; la date de mise en vigueur et de dénonciation de la convention, la coordination des dispositions de la nouvelle convention avec celles des conventions antérieures telles que celles concernant l'abordage de 1910 et de 1924 et celles concernant les privilèges et hypothèques de 1926 ainsi que celles concernant la saisie des navires de mer de 1950.

Bref, l'Association Espagnole fait remarquer qu'il serait très intéressant que l'Association Britannique complète son Projet de Convention, sans entrer dans les détails, de façon à ce que ces points puissent être examinés avant la Conférence plénière de Madrid.

Article 1^{er}

Paragraphe 1^{er}

Exception de la faute personnelle des propriétaires de navires.

Cette exception est complètement justifiée mais suivant les opinions exposées par l'Association Britannique dans son rapport du 22 juillet

1954 au sujet de l'article n° 2 de la Convention de 1924, la rédaction actuelle du Projet pourrait s'avérer insuffisante. C'est la raison pour laquelle il pourrait être recommandable d'ajouter à l'article 8 un paragraphe expliquant et définissant clairement l'exception visée. De cette façon on évitera toute possibilité de fausse interprétation par les tribunaux qui, comme aux Etats-Unis et en France, pourraient prendre des décisions contraires au but fondamental du système légal de la limitation de la responsabilité.

Paragraphe d).

La dernière partie du texte qui se réfère aux cas où le propriétaire est responsable « à raison seulement du fait de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire » pourrait donner lieu à un malentendu en ce qui concerne le sauvetage et l'avarie commune (traditionnellement exclue de la limitation) étant donné que ces obligations sont considérées dans certains pays comme des obligations « proter rem ». Ne pensez-vous pas qu'il vaudrait mieux ajouter à la fin du paragraphe d) « à l'exception des obligations concernant les indemnités de sauvetage et de contribution en avarie commune ? »

Article 2.

Paragraphe 1 a) & b).

La justification du système au point de vue britannique est suffisamment détaillée dans le rapport de juillet 1954. L'Association espagnole serait désireuse d'accepter cette proposition si cette acceptation pouvait aboutir à l'unanimité désirée en ce qui concerne des problèmes indispensables et urgents. Mais s'il n'était pas possible d'obtenir cette unanimité, et si au contraire les délégations de certains pays maritimes importants préféraient le système de la valeur du navire, l'Association espagnole réserve sa décision finale à ce sujet. Cette prise de position est justifiée par les sacrifices — surtout financiers — auxquels les propriétaires de navires espagnols devraient consentir par suite de l'adoption du système anglais; en effet, notre marine marchande est caractérisée par le fait qu'elle est constituée de navires qui ont beaucoup d'années de service, ce qui a une influence considérable sur leur valeur.

Paragraphe 2.

Nous n'avons qu'une seule objection à faire au sujet du texte du paragraphe 2, notamment en ce qui concerne les navires de moins de 500 tonnes.

A première vue il peut paraître que l'adoption d'un tonnage minimum en ce qui concerne le calcul de limitation semble être un détail sans importance. Nous devons toutefois faire attention à la grande transformation qui est survenue dans les conditions financières et techniques de l'industrie maritime actuelle par rapport à la justification historique du droit de limitation. A ce point de vue là il ne semble pas être équitable, à un moment où nous nous efforçons de sauvegarder un privilège effectif légal en faveur des propriétaires de navires, de porter préjudice aux petits propriétaires de navires qui ont toujours davantage besoin de protection légale puisque la nature et le volume de leur négoce reflètent fidèlement les circonstances qui ont justifié, à l'origine, la limitation de la responsabilité.

En Espagne nous avons une flotte importante de petites embarcations s'occupant de la pêche et du trafic côtier. Leur tonnage moyen dépasse à peine 200 tonnes. La solution préconisée par le paragraphe 2 de l'article 2 du projet nécessitera de tripler ou de quadrupler leur fonds de limitation et il ne sera pas toujours possible de supporter cet accroissement de responsabilité ou d'assimiler l'augmentation de la prime d'assurance qui en résulterait.

En outre, cette disposition est arbitraire puisqu'il n'y a aucune justification d'adopter un tonnage minimum de 500 tonnes plutôt que de 400, 300 ou 200 tonnes; en effet, en droit le tonnage des navires n'a de l'importance que pour déterminer le système juridique applicable et nous ne voyons donc pas pourquoi il est nécessaire d'établir un tonnage différent lorsqu'il s'agit de calculer la limite de responsabilité. Nous pensons donc que si une embarcation dépasse le tonnage minimum nécessitant l'immatriculation et la soumission aux règles commerciales et administratives de la loi maritime, ce même minimum accordera automatiquement le bénéfice de la limitation de la responsabilité accordée par les lois qui gouvernent le trafic maritime.

Bref, nous sommes d'avis que, dans les cas des navires de moins de 500 tonnes, il serait plus équitable d'appliquer la Convention sans autres distinctions, ou d'exclure ces navires de cette Convention, soit

d'une manière générale, soit en permettant aux gouvernements respectifs d'exclure ces navires lors de la ratification de la Convention.

Article 3.

Paragraphe 1^{er}.

Réclamations simultanées et événements qui y peuvent donner lieu. La Convention de 1924 tranche le point de savoir à quelle époque le navire responsable de l'accident doit être évalué (c'est-à-dire avant ou après l'accident) et définit clairement les cas qui doivent être considérés comme un seul accident ou une série d'accidents successifs.

Le projet actuel ne s'occupe pas de ce problème puisqu'il adopte un montant fixe par tonne sans tenir compte de l'état actuel du navire, qu'il soit perdu ou non dans l'accident.

Néanmoins, quoique le nouveau texte ne définisse pas la notion de « accident », cette définition est implicitement incluse dans l'article 3 paragraphe 1^{er}, qui précise que la convention s'applique à l'ensemble des créances nées d'un même événement sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

Jadis il fallait trancher la question de savoir s'il y a lieu de définir l'accident ou de laisser aux tribunaux le soin de décider s'il s'agit d'un accident ou non. Actuellement la même règle est appliquée à l'événement qui est à l'origine de la responsabilité.

Quoique les problèmes de l'évaluation du navire par rapport à chaque accident ou à tous les voyages aient été soigneusement écartés, le problème de la définition de l'accident garde un intérêt vital, même dans le nouveau système, puisqu'il s'agit de prouver l'existence de chaque événement qui donne lieu à une réclamation, étant donné que chaque événement peut entraîner la constitution d'un nouveau fonds de limitation et que le propriétaire du navire a donc un intérêt naturel à prouver que toutes les réclamations présentées concernent un même accident et qu'en conséquence il ne doit constituer qu'un seul fonds de limitation; d'autre part les réclamants s'efforceront de prouver l'existence de plusieurs accidents afin d'obliger la constitution de nouveaux fonds qui ne profiteront pas aux réclamations issues d'accidents antérieurs.

Article 5.

Paragraphe 1^{er}.

Article 6.

Paragraphe 1^{er} in fine.

L'essentiel de ce texte correspond à celui de l'article 8 paragraphe 1^{er} de la Convention de 1924. Il détermine que tous les créanciers frappés par la limitation bénéficieront du fonds de limitation, l'ordre de règlement des créances étant réglé par la loi du tribunal.

Le projet ne préconise pas de système de publicité qui assurerait l'application du principe qui n'est qu'esquissé par une formule générale.

Nous notons également qu'il n'y a aucune règle spéciale accordant aux créanciers sur le fonds de limitation des droits qui les distinguent des autres créanciers. Enfin, nous sommes d'avis qu'il faudrait stipuler qu'en cas de garantie supplémentaire, celui qui réclame le supplément de garantie par suite du fait qu'il a fait opérer une saisie ne pourra obtenir aucun droit préférentiel.

Paragraphe 2.

a (i) à b (i). — Nous constatons que le texte contient toujours le terme « caution satisfaisante ». Il nous semble que ceci s'applique uniquement à une garantie personnelle mais comme pareilles garanties ne sont généralement pas constituées sans contre-garantie financière, nous sommes d'avis qu'il est préférable d'employer le mot « suffisant » au lieu de « satisfaisant » de façon à limiter la possibilité pour le juge de comparer le montant de la garantie à celui de la réclamation.

Aucune disposition ne traite d'une concurrence entre les créanciers appartenant à des Etats non-contractants vis-à-vis de qui les provisions de la Convention ou de la loi du tribunal ne pourraient pas être applicables.

Paragraphe 2 b) (ii) — Stipule que lorsque seule une garantie partielle a été donnée, le supplément de garantie profitera au demandeur. Il pourrait être préférable de préciser que ce supplément de garantie profite à tous les créanciers, ceci afin d'éviter que ces dispositions ne soient interprétées comme accordant aux demandeurs de la garantie supplémentaire un droit préférentiel.

Il va sans dire que les termes du paragraphe 2, art. 6 constituent une grande amélioration par rapport au texte correspondant de la Convention de 1924.

Néanmoins il serait recommandable de donner des précisions au sujet de la nature de la garantie, ceci afin d'obtenir de l'uniformité,

ou dans les cas où le seul point de discussion est le montant de la réclamation et non pas les fondements ou les bases de celle-ci.

Article 7.

Vente de navires. Le projet ne détermine pas si la vente doit être effectuée par les tribunaux ou librement; dans ce dernier cas rien ne protège les intérêts des créiteurs.

Article 8.

Cet article devrait contenir des expressions abrégées concernant, d'une part, la perte de vies humaines et les lésions corporelles et, d'autre part, la perte et les dommages aux biens et/ou aux droits tels que par exemple « vie et lésion » et « réclamations matérielles » employées par Mr. Martin Hill dans son rapport à la conférence de Brighton. L'emploi de telles expressions pourrait rendre la lecture de la Convention plus facile et éviter la répétition fatigante de certains mots.

Notes finales

Nous nous permettons d'insister sur l'importance des remarques générales faites au début de ce rapport et nous considérons que, si la Convention doit avoir quelque utilité pratique, elle devra contenir des règles régissant une procédure similaire à celle qui concerne les faillites et inspirée par exemple par celle contenue dans la législation belge (loi du 28 novembre 1928); le but de cette disposition serait de soumettre cette question à une seule loi et d'arriver à une seule distribution parmi tous les créiteurs.

Pareille procédure devrait être complétée par un système de publicité adéquat et une centralisation internationale des garanties.

Enfin, il pourrait être recommandable d'établir un enregistrement à titre d'information des réclamations dans les documents et les registres du navire, documents et registres qui faciliteront considérablement la pratique des saisies des navires, à condition toutefois qu'ils soient reconnus sur le plan international comme cela est le cas pour la Convention de 1926 sur les hypothèques et privilèges.

Madrid, 1^{er} mai 1955.

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

Après sérieux examen du projet de convention sur la limite de responsabilité des armateurs tel que soumis par l'Association Anglaise de Droit Maritime au C.M.I. en décembre 1954, l'Association Allemande de Droit Maritime présente les observations que voici :

Article 1.

1) L'Association Allemande de Droit Maritime est d'accord sur le principe que la limite de responsabilité des armateurs ne doit pas être calculée par référence à la valeur du navire, mais doit être basée sur des montants fixes calculés par unité de mesure du navire.

2) Sous réserve ci-dessous, le détail des demandes auxquelles la limitation s'applique est accepté.

3) La rémunération pour sauvetage et les contributions du navire en avarie commune pour autant qu'elles ne font pas partie de réclamations pour collision, ne devraient pas entrer dans le champ d'application de la Convention. Il a été dit que telle est effectivement la portée du projet de convention, mais cela n'a pas été expressément stipulé et dès lors il y a doute. Pour ce motif nous suggérons que l'exclusion de l'indemnité de sauvetage et les réclamations en avarie commune soient mentionnées en termes précis.

4) L'Association est d'avis que les règles de la Convention ne doivent pas s'appliquer aux réclamations pour perte de vie ou dommage personnel à un membre quelconque de l'équipage. Nous suggérons par conséquent qu'il soit clairement dit que la convention n'a

pas d'effet dans cet ordre d'idées. Si un assentiment général ne peut pas être obtenu sur cette proposition, nous suggérons, à titre accessoire, d'insérer une règle qui ne serait pas obligatoire et de laisser à chacun des Etats individuellement le soin de l'adopter ou non.

Article 2.

1) Il n'est pas émis d'opinion au sujet de :

- a) les chiffres qui constitueront le fonds de limitation pour perte de vie et dommage personnel, ainsi que pour ceux visant la perte ou le dommage aux propriétés.
- b) le tonnage sur lequel la limitation sera calculée, parce que ces questions ne sont pas mentionnées dans le projet de convention et sont réservées pour discussion ultérieure à la réunion plénière.

2) L'Association n'est pas d'accord sur la disposition du par. 2. Elle est d'avis que la limite de 500 T. n'est pas bien établie. Elle recommande d'éliminer totalement cette limite de 500 T. ou éventuellement d'y substituer une limite de 150 T.

3) Le par. 3 pour autant qu'il soit en relation avec la conversion de la devise du franc français en devises nationales, ne rencontre pas la pleine approbation de l'Association. Elle pense qu'il appartiendrait aux diverses législatures de convertir la devise de la convention dans les devises nationales. Si ce principe ne peut pas être admis comme règle générale, une réserve devrait être faite comme dans l'art. 15 de la Convention de Bruxelles de 1924 d'après laquelle il est laissé à chacun des Etats de décider le système de conversion qu'il préfère accepter.

Article 3.

1) L'Association pense que le terme « occasion » employé dans le par. 1 peut donner lieu à doute quand on le compare au terme « événement » du texte français, parce que les 2 termes ne paraissent pas être strictement identiques. C'est pourquoi l'Association est d'avis qu'une clarification paraît être d'une grande importance pour obtenir la réalisation d'une application uniforme de la règle mentionnée.

2) Un doute a été exprimé quant à savoir si le par. 2 est uniquement un par. de déclaration ou s'il donne lieu à des conséquences

matérielles et éventuellement auxquelles. On a pensé que la disposition provient du système légal anglais et en particulier se réfère aux règles anglaises de procédure. C'est pourquoi il serait utile qu'une note explicative puisse être donnée au sujet du sens de cette disposition et notamment que la relation entre cette disposition et l'art. 7 puisse être clarifiée.

Article 5.

De l'avis de l'Association, la distribution du fonds de limitation présuppose que toutes les réclamations résultant du même accident sont connues au préalable. Ceci devrait être fait dans un certain délai. La détermination de celui-ci ne peut pas être laissée aux dispositions des diverses lois, parce que celles-ci peuvent varier. C'est pourquoi il paraît désirable de prévoir une limite de temps uniforme endéans laquelle toutes les réclamations qui doivent concourir dans le fonds de limitation, devraient être signifiées au tribunal ou à n'importe quelle autorité qui administre le fonds. Une limite de temps de 2 ans depuis l'accident est suggérée. Il est entendu que cette limite de temps s'applique uniquement aux réclamations introduites contre l'armateur, tandis que la distribution du fonds ne peut avoir lieu qu'au moment où toutes les réclamations rapportées à l'administrateur du fonds ont été décidées par un tribunal ou par une autre autorité.

Article 6.

L'Association a étudié avec soin le contenu de cet article, mais on n'est pas arrivé à une solution et toutes remarques à ce propos sont donc réservées.

En addition à ces observations l'Association soumet les vues suivantes :

- a) La Convention dans sa présente forme ne contient aucune disposition pour l'application des règles de limitation aux intérêts et frais dérivés de ou en rapport avec les demandes formulées contre le fonds de limitation. Nous sommes d'avis que des réclamations de cette nature prennent rang contre le fonds et que cela soit expressément indiqué.

- b) Une disposition estimée nécessaire au sujet de l'intérêt qui va augmenter le fonds de limitation jusqu'au moment où il sera distribué. Nous suggérons que cet intérêt ne puisse pas être réclamé par le fonds, mais appartienne à l'armateur.
- c) Comme dans d'autres conventions internationales le droit de ratifier la Convention devrait être réservé aux Etats soit en lui donnant la force de loi, soit en incorporant les règles adoptées dans la convention dans la législation nationale dans une forme correspondant à cette législation.

ASSOCIATION YUGOSLAVE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

L'Association Yougoslave de Droit Maritime a tout d'abord l'honneur de remercier l'Association Britannique de Droit Maritime pour le projet d'une Convention Internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, projet qui constitue un travail remarquable. Notre Association l'a mis à l'étude, disposant en même temps des rapports de la commission de l'Association Américaine de Droit Maritime et des associations nationales de France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Canada, Finlande, Grande-Bretagne, Allemagne. Les rapports des associations nationales de Norvège et de Belgique sont arrivés après la conclusion des travaux de notre Commission chargée de l'étude du projet britannique.

L'Association yougoslave accepte le projet britannique comme base de discussion et se déclare d'accord avec les idées qui y sont exprimées, toutefois sous les réserves et les modifications qui suivent, et particulièrement en ce qui concerne la valeur maxima du navire à l'art. 2 du projet.

Article 1.

Art. 1 (a).

Notre Association part du point de vue que la responsabilité limitée des propriétaires de navires s'applique à tous les transports par mer, qu'ils soient ou non faits sous connaissance, ainsi qu'il était prévu à l'art. 1^{er} de la Convention de 1924. Bien que nous croyions que d'après le texte de l'art. 1^{er} litt. a) du Projet de Convention la responsabilité du propriétaire du navire du chef de transport par mer

sous connaissance soit soumise à limitation, il nous semble que, prenant en considération l'interprétation donnée à cette disposition dans le rapport de l'Association britannique à Brighton (que la responsabilité du propriétaire du navire en ce qui concerne le transport par mer couvert par connaissance ne serait pas limitée), on devrait modifier le texte présent s'il pouvait donner lieu à l'interprétation qu'il ne s'applique pas aux transports sous connaissance. Nous proposons de compléter ce texte par les mots : « que le transport ait été accompagné par l'émission d'un connaissance ou non ».

Art. 1^{er} b).

A notre avis, des raisons humanitaires et le fait qu'il s'agit d'un rapport de travail, militent contre la disposition que la responsabilité pour pertes de vies ou dommages corporels causés aux membres de l'équipage, ou au pilote si le pilotage est facultatif, soit soumise à la limitation prévue par le Projet.

Art. 1^{er} c).

Il nous semble que cette disposition couvre aussi la responsabilité pour tous dommages de toutes sortes causés par tout navire coulé, échoué ou abandonné, donc aussi causé par l'enlèvement manqué de l'épave. S'il y a des doutes sur une telle interprétation du texte, il faudrait compléter le texte.

Art. 1^{er} c) - g).

Nous sommes d'avis qu'il faut compléter l'art. 1^{er} par des dispositions permettant d'appliquer la responsabilité limitée du propriétaire, en dehors des créances énumérées déjà à l'art. 1^{er}, aussi aux créances nées des titres suivants :

e) rémunérations d'assistance et de sauvetage,

f) part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes,

g) obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent ni de l'insuffisance ni de la défectuosité de l'équipement ou du ravitaillement au début du voyage.

Le fait que le propriétaire n'est responsable pour les obligations énumérées de f) à g) que jusqu'à la valeur du navire sauvé, ne peut pas justifier l'exclusion de la limitation de sa responsabilité d'après la nouvelle Convention.

On ne peut pas dénier aux créanciers le droit de procéder en cas de besoin, en vue de la réalisation de leurs créances, aux voies exécutoires sur tout le patrimoine du propriétaire d'un navire — donc de procéder à la saisie-exécution aussi sur d'autres navires — ce qui mettrait en danger les intérêts des créanciers de ces autres navires. Par l'exclusion de ces obligations de la limitation de responsabilité, l'armateur serait tenu à répondre non seulement avec la somme fixée par le projet autant de fois qu'il y a eu d'accidents, mais, en plus, jusqu'à la valeur du navire, aussi pour les dites obligations. Ainsi, on détruit non seulement le principe de la responsabilité liée au navire et, par là, toute portée pratique des privilèges maritimes, mais on perd de vue aussi le but essentiel de la limitation de responsabilité des propriétaires qui est de protéger efficacement le propriétaire (armateur) des risques énormes de l'aventure maritime. Cette protection est le stimulant principal de son esprit d'entreprise et partant, une condition préalable nécessaire au développement et à l'encouragement de l'armement. D'ailleurs il n'est pas exact de dire que la croissance des entreprises d'armement contemporaines a été accompagnée, dans la même proportion, d'un accroissement de leur capacité financière en vue d'un élargissement des limites de leur responsabilité, parce que avec l'augmentation du tonnage les risques et partant la responsabilité elle-même ont augmenté. Finalement, les possibilités modernes de l'assurance maritime n'apportent aucun changement à l'ancien système de responsabilité parce que ces possibilités sont également à la portée de toutes les parties à l'aventure maritime. C'est précisément pour cette raison que les créanciers d'un navire doivent se tenir à ce navire et rester dans les limites de sa valeur, si la limitation de responsabilité est applicable à leurs créances. Pour des raisons analogues on ne peut pas abandonner le système de la responsabilité limitée pour les obligations du commandant du navire.

Pourtant il faudrait expressément déclarer que ces dispositions n'affectent nullement celles de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage, signée le 23 septembre 1910.

Article 2.

Art. 2, al. 1.

Nous proposons que l'alinéa premier de cet article limite la responsabilité du propriétaire du navire en ce sens que celui-ci soit responsable pour pertes de vies ou dommages corporels de personnes jusqu'à 50 livres par tonneau de jauge, et, pour pertes ou dommages aux biens jusqu'à 24 livres par tonneau de jauge. Toutefois, le montant global ne peut pas dépasser la valeur du navire au moment du commencement du voyage et du fret. Si la valeur du navire au moment du commencement du voyage n'atteint pas la valeur maxima déterminée, les fonds seraient formés dans la relation 1 : 2 pour couvrir les créances respectives.

La détermination inconditionnelle de la limite de la responsabilité à 24 et 50 livres sterling par B.R.T., sans égard à la valeur réelle du navire, a pour effet pratique que la limite de cette responsabilité serait étendue aux autres biens de l'armateur, en comprenant aussi ses autres navires. En dernière ligne, ceci veut dire qu'on abandonne le principe selon lequel le navire, en tant que patrimoine à part, répond pour les obligations nées du chef de son exploitation, et c'est de cette façon qu'on rend impossible la réalisation de l'objectif même de la Convention. Ceci vaut surtout par rapport à l'article 7 du projet de la Convention qui accorde à l'armateur la possibilité de se procurer les moyens nécessaires pour la limitation de la responsabilité par la vente du navire.

Art. 2 - al. 2.

Nous sommes d'avis qu'il faut toujours appliquer le tonnage effectif (réel). On pourrait, pour certaines catégories de navires, exclure l'application de la responsabilité limitée, d'après le modèle américain.

Article 5.

Art. 5 - al. 1.

Pour éviter toute incertitude quant à l'application de la loi régissant l'ordre de règlement des créanciers, il faudrait poser la règle que cette question soit régie par la loi du pavillon, celle-ci étant la seule connue à l'avance, ce qui donne une garantie de certitude.

Art. 5. - al. 2.

Nous supposons que cette disposition doit être interprétée en ce sens que la preuve contraire contre un jugement ou décision sera admise.

Article 6.

Art. 6 - al. 2.

La disposition de cet alinéa n'aurait pas de sens raisonnable, si la question de la mainlevée de la saisie dépendait du pouvoir discrétionnaire du juge. Par ces motifs, on propose une nouvelle rédaction de cette disposition de façon à éviter tout doute là-dessus, c'est-à-dire que la mainlevée de la saisie soit ordonnée dès que les conditions sous a) ou b) seront réunies.

Art. 6. - al. 4.

La question de savoir quel sera le tribunal compétent pour les actions concernant la limitation de la responsabilité devrait être résolue par la Convention elle-même en adoptant le principe de la prévention. La compétence serait établie en faveur du tribunal qui a le premier reçu la demande de l'armateur ou d'un créancier d'initier le procès sur la limitation de la responsabilité, sauf le cas où la limite de la responsabilité a été auparavant dépassée par un dépôt effectué auprès d'un autre tribunal.

Il faudrait prendre en considération la question de procédure concernant le rassemblement et la répartition des cautions déposées auprès des tribunaux des différents pays.

Article 8.

Art. 8. - al. 1.

La question se pose de savoir si l'alinéa premier introduit la responsabilité limitée aussi pour les privilèges. Il est probable que la formule proposée par le projet veut dire que les créances privilégiées sont soumises à la règle de la responsabilité limitée, mais que les privilèges se rattachant à ces créances conservent leur droit de préférence sur le patrimoine qui leur est affecté.

Art. 8. - al. 2.

Ne donne pas de solution aux questions auxquelles il a trait. En premier lieu, il n'y est pas clairement exprimé, si l'armateur, lui aussi, répond d'une façon limitée, ni quel est le rapport entre sa responsabilité et celle du propriétaire du navire. Ensuite, cette disposition mentionne le capitaine, les membres de l'équipage, les préposés et les agents du propriétaire, et elle dit que les dispositions de la Convention s'appliquent à ceux-ci comme aux propriétaires eux-mêmes. En rapprochant cette disposition avec celle de l'art. 1, al. 1. du projet, il faudrait supposer que la responsabilité des dites personnes n'est limitée que si le fait donnant naissance à la créance n'aura pas été causé par leur faute personnelle ou n'a pas été commis avec leur consentement. Il est difficile de concevoir quelles créances pourraient surgir envers le capitaine ou les membres de l'équipage, ou même envers les préposés ou agents du propriétaire ou de l'armateur sans leur faute personnelle. Nous nous permettons d'attirer l'attention sur ce fait, et c'est pour cela que nous posons en premier lieu la question de savoir de quelle manière on avait conçu la possibilité d'une responsabilité des dites personnes qui serait régie par la Convention d'après le texte actuel du projet. Si l'on désire protéger le capitaine, les membres de l'équipage, les préposés et les agents de la responsabilité illimitée pour leur faute, il faut le dire, mais de telle façon qu'elle ne couvre pas le dol.

Art. 8. - al. 3.

L'alinéa 3 aurait sa place à l'article premier, puisqu'on y prévoit un cas de limitation de la responsabilité, quoiqu'il s'agisse d'une faute personnelle du propriétaire.

Nous nous sommes limités, pour le moment, aux observations hypothétiques précédentes, puisque nous ne voyons pas clairement le moment déterminant la rédaction présente du projet, mais nous nous réservons la possibilité d'exposer ultérieurement nos vues définitives.

PROCES-VERBAL DE LA REUNION DE COMMISSION
INTERNATIONALE RESTREINTE

Anvers le 7 mai 1955

M. Lilar ouvre la séance à 9 h. 45.

Etaient présents :

MM. A. Lilar, Président;
C. Van den Bosch, Secrétaire;
Röhreke (Allemagne);
Sohr (Belgique);
J. Van Ryn (Belgique);
Heenen (Belgique);
P. de Benito Serres (Espagne);
J. de Grandmaison (France);
Warot (France);
Martin Hill (Grande-Bretagne);
John Miller (Grande-Bretagne);
Sandiford (Italie);
J. Asser (Pays-Bas);
Baron Van der Feltz (Pays-Bas);
Loeff (Pays-Bas);
Kihlbom (Suède);
Pineus (Suède);
H. Voet, Secrétaire administratif;
L. Van Varenbergh.

1. Le Président propose d'examiner exclusivement les principes qui sont à la base de la Convention et de ne pas rechercher en ce moment les formules qui doivent concrétiser ces principes.

Il suggère de dégager les points sur lesquels un accord a été obtenu et de délimiter les points sur lesquels pareil accord n'a pu se réaliser.

A l'invitation du Président, tous les délégués affirment que leurs associations respectives sont d'accord sur la proposition de remplacer les systèmes actuels en matière de limitation par le système proposé par l'Association anglaise et consigné dans le projet de convention du 10 décembre 1954.

2. M^e de Grandmaison demande pourquoi le projet de la convention n'a pas repris la terminologie de la convention de 1924 quant au terme « navires de mer ».

Il demande au délégué anglais si les rédacteurs du projet ont eu l'intention d'appliquer la convention à tous les navires au exclusivement aux navires de mer.

M. Hill précise que l'association anglaise a l'intention d'appliquer la convention à tous les navires, c.-à-d. aussi bien aux navires de mer qu'à ceux navigant sur les Grands Lacs tels que le Lac Victoria et les Lacs Canadiens.

Après discussion, la commission accepte de remplacer les mots « ships » et « navires » respectivement par « sea going vessels » et « navires de mer » en laissant le soin aux lois nationales de définir la notion de navire de mer.

3. A la demande du Président, le secrétaire, M^e Van den Bosch, lit l'article 1^{er} amendé par l'association anglaise.

Le Président invite les délégués des diverses associations à exposer le point de vue de leur association respective.

M. Pineus estime qu'il est dangereux d'appliquer la limitation aux acconiers et aux agents de terre.

En effet, l'art. 1 - b rend la convention applicable même aux marchandises destinées à être transportées sur le navire.

M. Hill fait remarquer que cet article vise principalement les matières explosives déposées à quai en vue de l'embarquement par un navire déterminé.

Il rappelle les cas des sinistres de Bombay et Halifax.

M^e Vaes attire l'attention sur le fait qu'il sera difficile de faire une distinction entre les personnes qui sont au service du navire et celles qui ne le sont pas.

Il fait remarquer que des opérations semblables à celles qui constituent le chargement et le déchargement, sont effectuées journellement

par des entreprises industrielles. Aucune limitation n'existe en leur faveur.

Il demande en conséquence comment nous pourrions justifier une limitation en faveur des subordonnés de l'Armement à terre.

Le Président partage cet avis et fait remarquer qu'il faut éviter de voir échouer la convention par suite d'une trop grande extension de ses possibilités d'application.

M^e Asser propose de reprendre la définition de la convention de 1952 : « in connection with the operations of the vessel ».

M^e Van den Bosch fait remarquer que les dockers s'occupant du chargement et du déchargement du navire sont considérés comme étant au service du navire.

M^e Loeff conteste ce point de vue en faisant valoir qu'en cas de Charte-Partie ou de connaissance F.I.O. le chargement et le déchargement sont effectués par ou pour compte des propriétaires de la marchandise.

M^e de Grandmaison partage l'avis du Président et celui de M^e Vaes et admet que la conférence risque de ne pas aboutir si elle limite la responsabilité en ce qui concerne les agents terrestres.

Il fait remarquer que la convention de 1952 sur la saisie des navires fait également une distinction entre les opérations proprement terrestres et celles qui sont le début ou l'aboutissement d'un transport maritime.

Répondant à l'intervention de M^e Van den Bosch, M^e de Grandmaison fait remarquer que les dockers ne sont pas au service du navire; ils sont les préposés des entreprises d'arrimage et de mise à bord qui ont des liens contractuels avec le navire.

Le Président fait remarquer que ces réflexions nous ramènent à la notion de la convention 1924 « service du navire ».

M. Hill ne peut accepter cet amendement.

Le Président fait valoir à son tour que le texte proposé va trop loin et risque de compromettre le résultat final.

M^e de Grandmaison fait remarquer que le texte anglais soumet à la limitation des activités telles que le transport de passagers par autocars de Paris à Cherbourg en cas de grève des chemins de fer, l'entreposage de marchandises dans les hangars appartenant à la compagnie de navigation, à un moment où aucun navire ne se trouve à quai.

Y a-t-il des raisons sérieuses de soumettre ces opérations à la limitation ?

Le Prof. Sandiford attire l'attention sur le fait que nous ne pouvons dépasser les limites de la convention de 1924 qui a été adoptée par de nombreux pays.

Le Président propose de réfléchir à la question et de rechercher une définition satisfaisante.

M^e Loeff attire l'attention des délégués sur le fait qu'il n'est pas sûr d'obtenir l'adhésion de l'Association des Pays-Bas au sujet d'une modification aussi importante que celle qui vient d'être proposée.

4. M^e Van den Bosch fait remarquer que l'Association Belge peut difficilement accepter le principe selon lequel les gages et les réclamations de l'équipage sont du chef de lésions corporelles soumis à la limitation, cette règle étant contraire à la loi belge.

M. Hill précise que seules les réclamations de l'équipage sont soumises à la convention, les gages échappant à la limitation.

M^e de Grandmaison précise que l'art. 7 de la convention de 1924 soumet ces questions à la loi du pavillon.

M. Miller fait remarquer qu'en excluant les réclamations de l'équipage on obtiendra des limites différentes d'après les pays où elles sont appliquées.

5. M^e Vaes pose la question de savoir si les créanciers auxquels la limite ne peut pas être opposée, peuvent participer au fonds au cas où ce fonds constitue l'unique patrimoine du navire débiteur.

Il demande aux pays qui ont déjà adopté le système préconisé de donner quelques explications au sujet de son application.

M^e Loeff fait remarquer qu'au cas où un fonds a été constitué et où, avant la liquidation de ce fonds, le navire débiteur est déclaré en faillite, le fonds n'est pas versé dans la masse (s'il est constitué avant la période suspecte); il en résulte que les créanciers privilégiés ne sont pas remboursés tandis que les créanciers « limités » obtiennent leur quote-part.

M^e de Grandmaison demande quelle solution il faut adopter au cas où le fisc, créancier privilégié par excellence peut exercer ses droits sur le fonds avant sa distribution.

M. Loeff répond que la constitution du fonds vaut paiement.

M^e Van Ryn préconise la solution suivante :

Le fonds suppose un armement « in bonis ». Si l'armement n'est pas solvable il faut appliquer les lois sur la faillite ou des lois similaires.

Le Président accepte la solution donnée par M^e Van Ryn et déclare qu'elle doit être considérée comme une réponse à l'intervention de M^e Vaes.

M^e de Grandmaison marque son accord à ce sujet et précise que le fonds suivra le sort d'une dation en gage.

M. Sohr ajoute que tous les privilèges subsistent, étant donné que la convention ne contient aucune règle nouvelle les modifiant.

6. M^e de Grandmaison fait remarquer que les traducteurs du projet anglais ont éprouvé quelques difficultés à traduire les mots « actual fault or privity ».

S'agit-il de faute lourde ou de faute légère ?

Les lois françaises actuelles refusent à l'armement l'application de la limitation dans chaque cas où une faute personnelle a été commise, sans restreindre cette notion à celle de faute lourde ou dolosive.

M^e Loeff précise qu'aux Pays-Bas, l'armateur perd le bénéfice de la limitation dans le seul cas de faute lourde.

A la demande des délégués, M^e de Grandmaison donne quelques exemples de faute personnelle de l'armateur : innavigabilité, capitaine sans brevet.

Il précise qu'une faute même légère telle que le mauvais état du gouvernail et de mauvaises consignes données à l'équipage, prive l'armement du bénéfice de la limitation, pourvu que l'armateur ait connu la situation défectueuse et n'y ait pas remédié.

A la demande des membres de la Commission M. Hill précise que « privity » signifie « he knew all about ».

Il donne l'exemple du car-ferry « Princess Victoria »; l'armateur savait que les portes fermant le pont où les autos étaient entreposées, fermaient mal et n'y avait cependant fait faire aucune réparation.

M^e de Grandmaison fait remarquer que dans ces conditions la notion française « fait et faute » rend très bien les deux éléments, connaissance du danger et absence de mesures de nature à éviter ce danger.

A la demande des membres, M^e de Grandmaison précise que faute personnelle signifie faute des organes de direction.

Tous les membres partagent cet avis.

7. M^e Van den Bosch demande si les obligations des armateurs résultant des connaissements (Règles de la Haye) sont soumises à la limitation.

M. Martin Hill déclare que ces obligations sont couvertes par la convention.

M^e de Grandmaison demande s'il y a lieu d'exclure les indemnités de sauvetage et les contributions en avarie commune.

Tous les délégués marquant leur accord, il propose l'insertion de cette règle dans la convention.

M. Asser demande si la limitation s'applique en faveur du navire au cas où les dommages résultent d'une faute commise par son remorqueur.

Le Président fait remarquer que l'armement peut invoquer la limitation si la responsabilité du navire remorqué résulte d'une loi.

A la demande de M. Asser la commission affirme que la faute personnelle de l'armateur doit être prouvée par la partie qui invoque le rejet de la limitation de ce chef.

Le Président lève la séance à 12 h. 30.

Le Président ouvre la séance à 14 h. 50.

8. M^e de Grandmaison demande la parole et reprend la discussion des réclamations de l'équipage. S'adressant à M. Martin Hill il demande si l'Association Anglaise maintient le point de vue selon lequel les réclamations de l'équipage doivent bénéficier de la limitation étant entendu que la Convention pourra stipuler que les lois nationales peuvent exclure ces réclamations de la limitation.

M^e de Grandmaison estime qu'il est préférable de rédiger un texte excluant les réclamations de l'équipage, mais permettant à chaque pays de les soumettre à la limitation.

M. Kihlbom propose de laisser aux lois nationales le soin de régler la question des réclamations de l'équipage. Il ajoute qu'il ne sera pas possible de faire accepter les propositions anglaises étant donné que, dans plusieurs Etats, il y a des lois n'acceptant pas de limite en ce qui concerne les réclamations visées.

M. Martin Hill précise qu'il demandera à l'Association britannique son accord pour charger les lois nationales du règlement de la question.

M^e de Grandmaison fait remarquer que la question des équipages a été résolue dans la plupart des pays par des lois nationales semblables à celles qui régissent les accidents de travail terrestres. Ces lois accordent aux membres de l'équipage et à leurs ayants-droit des indemnités forfaitaires; elles sont généralement déclarées d'ordre public. Les indemnités sont payées par des organismes gouvernementaux ou parastatux qui interviennent en qualité d'assureurs de ce risque. Outre cette indemnité forfaitaire, les intéressés ont généralement une action contre l'armateur au cas où il s'agit d'une faute de l'armateur.

Actuellement, ces actions échappent à toute limitation et les gouvernements nationaux n'accepteront aucune limitation en cas de faute de l'armateur.

Le Président fait remarquer que, dans un grand nombre de pays, il ne sera pas possible théoriquement de soumettre à une limitation les réclamations de l'équipage.

M^e Van Ryn suggère l'élaboration d'un texte qui permettrait de donner satisfaction aux divers désirs exprimés. On ajouterait aux dispositions de l'art. 1 un alinéa final qui pourrait être libellé comme suit : « Toutefois, aucune disposition du présent article n'aura pour effet de priver l'équipage de tout ou partie des indemnités auxquelles il a droit à charge du propriétaire du navire en vertu de la loi nationale ». De cette façon on ne court aucun risque ni dans un sens ni dans l'autre. On reconnaît implicitement que la créance de l'équipage tombe en principe sous la limitation de responsabilité, mais on réserve les cas fréquents où les législations nationales règlent d'ordre public les montants de l'indemnité. Toutefois, s'il n'y a pas de législation nationale, la Convention sera d'application.

Le Président propose de ne pas arrêter de texte et demande à M^e Van Ryn de soumettre son projet à M. Martin Hill.

9. A la demande du Président, M^e Van den Bosch lit les articles 2 et 3.

M^e Van der Feltz propose de consacrer un article aux définitions des notions employées dans la Convention.

Le Président fait remarquer que l'idée doit être retenue, mais qu'il s'agit d'une question de rédaction.

M. Pineus propose de remplacer le minimum de 500 tonnes par 300 tonnes.

M^e de Grandmaison déclare qu'il est d'avis qu'il faut maintenir le chiffre de 500 tonneaux. Il fait valoir qu'il n'y a pratiquement pas de différence de prime entre les risques de 500 tonneaux et de 300 tonneaux et qu'il faut garder un chiffre raisonnable.

M^e de Grandmaison ajoute que, dans tous les pays du monde, on a accepté une responsabilité illimitée en ce qui concerne les accidents d'automobile et qu'en France il sera très difficile de faire maintenir une limitation en faveur des propriétaires de navires de mer; il y a des navires de 400 tonneaux valant 50 millions et transportant des cargaisons qui valent 100 millions. En outre il faut examiner la question sous l'angle de la responsabilité vis-à-vis des tiers; dans ce cas le tonnage du navire importe peu, une petite unité pouvant causer des dégâts très importants.

La commission accepte de garder le chiffre de 500 tonneaux.

10. M^e Asser attire l'attention sur le fait qu'il y a une différence importante entre le cours de l'or suivant le marché où il est coté. Il propose en conséquence, d'insérer dans la Convention une règle tranchant cette question.

Le Professeur Sandiford fait remarquer que l'Association italienne préférerait une limitation par voyage.

M^e de Grandmaison déclare que cette question a été débattue à Brighton et que la majorité des délégués se sont prononcés en faveur de la limitation par accident.

M^e Van Ryn attire l'attention de la commission sur le fait que la Convention sur les privilèges se basait sur la notion de voyage et qu'il faudrait en conséquence examiner les divergences possibles entre les deux Conventions.

Le Président déclare qu'il faut effectivement résoudre la question soulevée par M^e Van Ryn mais qu'il est difficile de le faire dès à présent étant donné que la question n'a pas été préparée suffisamment.

M. Röhreke pose la question de savoir s'il faut demander aux Tribunaux ou au Parlement de convertir les chiffres arrêtés par la Convention.

M^e Van den Bosch exprime l'avis que cette question ne doit pas être réglée par la loi nationale mais par les Tribunaux.

11. M^e de Grandmaison fait remarquer que l'art. 2 préconise le cours du jour de l'événement. L'Association française propose le cours

du jour de la constitution du fonds et à défaut de constitution du fonds, le jour du paiement.

M. Kihlbom accepte la proposition de M^e de Grandmaison.

M. Martin Hill fait remarquer que la date de l'événement constitue la seule date certaine.

M^e de Grandmaison fait valoir qu'il y a une jurisprudence formelle qui met à charge du débiteur les risques de dévaluation. D'autre part il n'est pas possible d'effectuer un paiement avant que la dette ne soit certaine. Or, en matière maritime et tout spécialement en matière d'abordage, le prix des réparations n'est connu que longtemps après les événements.

La commission accepte la proposition de M^e de Grandmaison.

12. M^e de Grandmaison précise qu'il faut faire une distinction entre la caution qui ne constitue qu'une garantie et la constitution du fonds qui vaut paiement libératoire.

M^e Asser fait remarquer qu'il n'est pas certain que toutes les législations nationales acceptent le principe selon lequel le fonds cesse d'appartenir à la fortune du débiteur.

M^e de Grandmaison pose la question de savoir s'il n'y a pas moyen de constituer le fonds sans reconnaissance de responsabilité.

M^e Loeff dit que le fonds ne peut être constitué qu'après jugement ou après reconnaissance amiable de la dette par l'Armement.

M^e Van der Feltz fait remarquer que la conception américaine est légèrement différente. En effet, les Tribunaux américains exigent le paiement du fonds avant toute procédure.

M^e de Grandmaison fait remarquer qu'il ne s'agit pas là d'une constitution de fonds mais d'un versement de caution.

M^e Asser demande si, dans ces conditions, il ne serait pas recommandable de déclarer que le fonds constitue un gage légal spécialement affecté à l'exécution des obligations visées par la Convention; de cette façon la constitution du fonds n'implique aucune reconnaissance de responsabilité.

13. Le Président demande à M^e Van den Bosch de lire le nouvel Article 4.

M^e Van den Bosch fait part de la proposition belge de limiter le nombre de lieux où le fonds peut être constitué. Le but de cet amendement est d'éviter que l'Armement ne constitue le fonds dans le res-

sort de Tribunaux qui pourraient favoriser certains créanciers. L'Association belge propose les lieux suivants :

- 1) le lieu où l'accident s'est produit;
- 2) le premier port où le navire fait escale après l'accident;
- 3) le port où le propriétaire du navire a été l'objet d'une saisie;
- 4) le lieu où le propriétaire du navire a son siège principal d'exploitation.

L'Armement aura le choix entre ces 4 ports.

M^e Van den Bosch fait remarquer que la Commission belge a hésité à ajouter le quatrième point; elle estime toutefois que la notion de siège principal d'exploitation évitera le danger que pourrait entraîner le fait qu'un grand nombre de Compagnies de navigation ont un siège social fictif.

M^e de Grandmaison partage l'avis qu'il faut limiter le nombre de lieux où peut être constitué le fonds.

M^e Loeff demande pourquoi nous devons exclure le lieu où la procédure a lieu.

Après un échange de vues, M^e Van den Bosch est d'accord d'insérer une clause permettant de constituer le fonds dans le ressort du Tribunal saisi.

Le Président continue les débats en déclarant qu'il y a une tendance très nette à limiter le nombre de lieux où le fonds doit être constitué.

14. M^e de Grandmaison propose ensuite de supprimer l'Article 4, par. 2.

M^e Van der Feltz et M^e Loeff démontrent, exemples à l'appui, qu'il est souhaitable que les Tribunaux saisis de la distribution du fonds acceptent les jugements rendus dans les pays contractants, comme la preuve de la responsabilité et de la dette des armateurs.

Le Président déclare qu'il ne sera pas possible d'insérer dans la Convention, des règles sur les jugements étrangers. Il propose d'examiner cette question et de remettre la décision quant au point de savoir s'il y a lieu de supprimer le paragraphe visé.

A la demande du Président, M^e Van den Bosch lit l'Article 6.

M^e de Grandmaison fait remarquer que l'art. 6 ne traite que des garanties et de la main-levée des saisies; il est d'avis que cette question

ne devrait pas être traitée par la présente Convention et il propose de supprimer cet article.

15. M^e de Grandmaison fait toutefois une remarque au sujet du premier paragraphe de l'art. 6. Il attire l'attention de la Commission sur la disposition suivante : « ...the bail or other security so given shall, ..., be available for the benefit of all persons limiting such claims ».

Les garanties fournies par les banques sont généralement établies en faveur d'un seul bénéficiaire; les banques s'engageront-elles à couvrir tous les intéressés ?

M. Martin Hill fait remarquer que le but de cet Article est d'empêcher que l'armement ne soit obligé de constituer des garanties dépassant le fonds de limitation.

M^e Loeff fait remarquer qu'en Hollande, les garanties couvrant un fonds de limitation, stipulent généralement qu'elles profitent à tous les créanciers du fonds.

M^e de Grandmaison ne voit pas d'objection à ce que l'art. 6 soit maintenu.

Le Président partage cet avis à condition toutefois que la rédaction de cet article soit remaniée.

16. M. Heenen demande s'il ne faudrait pas prévoir explicitement que cet article couvre aussi bien les saisies terrestres que les saisies maritimes.

M^e Van Ryn ajoute qu'il est indispensable de mettre cet article en concordance avec la Convention de 1952.

Le Président approuve les remarques faites par les délégués belges.

17. A la demande du Président, M^e Van den Bosch lit l'Article 7.

M^e de Grandmaison propose de supprimer cet Article.

Cette proposition est acceptée par la Commission.

18. A la demande du Président, M^e Van den Bosch lit l'Article 8.

M^e Loeff demande si aucune responsabilité n'incombe au Capitaine au cas où l'armateur est rendu responsable.

Le Président fait remarquer que les cas repris sous par. 2 a) et sous par. b) ne couvrent pas le même problème et qu'il y a lieu, en conséquence, de changer la rédaction de cet article. Le par. a) a pour

objet de permettre au Capitaine d'invoquer la limitation de la responsabilité et d'affecter à sa responsabilité le fonds constitué par l'armateur. Le par. b) a pour objet de faire bénéficier les affréteurs, etc. des stipulations de la Convention.

19. M. Heenen estime que la rédaction actuelle du par. 2 a) permet au Capitaine et à l'équipage de bénéficier de la limitation au cas où ceux-ci commettent une faute personnelle.

M. Martin Hill fait remarquer que les rédacteurs du projet ont eu l'intention d'éviter que le Capitaine et l'équipage ne soient personnellement rendus responsables de faits pour lesquels l'armateur peut invoquer la limitation. Le Capitaine et l'équipage ne bénéficieront de la limitation qu'en cas de faute de navigation.

20. M. Pineus propose d'appliquer le système de la « single liability » en cas de collision, c.-à-d. il propose de faire le relevé des réclamations des navires respectifs et d'appliquer la limite au solde.

M^e Van den Bosch estime qu'il vaut mieux adopter le système de la « cross liability » et fait valoir que cette question est liée à une autre, notamment celle de savoir s'il s'agit d'une limitation de plein droit.

La Commission exprime l'avis unanime, que la Convention a pour objet de créer une limitation de plein droit.

M^e Van den Bosch fait remarquer que, dans ces conditions, la limitation peut être invoquée par chaque navire et qu'il faut adopter en conséquence le système de la « cross liability » à moins que l'on ne donne la préférence à celui de la « single liability » pour des raisons pratiques. Dans ce cas il faudrait que le texte le dise.

21. A titre de conclusion, la Commission unanime émet l'avis qu'il y a lieu de préparer une nouvelle rédaction qui tient compte des idées qui viennent d'être émises.

Le Président lève la séance à 18 h. 25.

ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

L'Association Canadienne de Droit Maritime a nommé une commission chargée de l'étude du projet de Convention et de l'établissement d'un rapport. Un certain nombre de réunions ont eu lieu à Halifax, Toronto, Montréal et Vancouver. La commission a soumis son rapport à la réunion annuelle de l'Association, qui a eu lieu à Montréal le 31 mai 1955. A cette occasion le rapport que voici a été adopté :

1. Au Canada cette matière est régie par une loi fédérale de 1934 (Canada Shipping Act), constituant actuellement le chapitre 29 des « Revised Statutes of Canada, 1952, sections 657 à 663 ».

2. Ces dispositions s'inspirent du « Merchant Shipping Act » du Royaume-Uni et nous pouvons admettre qu'en général la loi canadienne correspond à la loi anglaise, à cette exception près qu'au Canada tout affréteur peut limiter sa responsabilité, tandis qu'en Grande-Bretagne, seul l'affréteur de la coque nue a ce droit.

3. Au Canada la limite est de \$72,97 et \$38,92 par tonne, respectivement pour les pertes corporelles et pour les pertes matérielles. Ces chiffres correspondent à £15 et £8 du « Merchant Shipping Act » au taux de \$Can. 4,865 par £. La valeur actuelle de la monnaie canadienne fait que le fonds de limitation est relativement élevé au Canada.

4. Le Barreau canadien approuve les principes proposés par le projet daté du 10 décembre 1954 et tout spécialement les points suivants :

a) les limites proposées par l'Association Britannique de Droit

Maritime, notamment £50 et £24 exprimées en Francs français de 65 ½ milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

b) l'application de la limitation au capitaine et à l'équipage.

5. L'Association Canadienne fait les remarques suivantes au sujet du projet de Convention :

a) Le projet de Convention étend l'application de la limitation à un certain nombre de responsabilités qui n'ont pas été couvertes antérieurement. Dans la mesure où ces extensions sont substantielles, elles peuvent causer des difficultés pour le maintien même de la limitation.

b) Le projet de Convention ne contient pas de solution au problème difficile des petits navires.

c) Le projet de Convention ne semble pas instaurer effectivement un seul fonds de limitation et une seule compétence.

6. La commission se propose de développer à présent ces idées en examinant les articles de la Convention.

7. **Article 1 (a).** L'Association Canadienne remarque que cet article étend la limitation aux biens délivrés au propriétaire en vue de l'embarquement par le navire. Elle craint que cette extension ne soit ni nécessaire ni désirable.

8. **Article 1 (b).** L'Association Canadienne se préoccupe de l'ampleur des responsabilités visées par ce paragraphe. Cette règle pourrait en effet donner lieu à des critiques suivant lesquelles les propriétaires de navires sont favorisés, par rapport aux autres citoyens, en ce qui concerne les responsabilités qui ne découlent pas directement du navire ou de son exploitation.

L'Association Canadienne craint que, tout comme pour l'article 1 (a), pareille extension du champ d'application de la limitation, ne soit pas souhaitable.

Si le projet de Convention doit spécifier les pertes sur mer et à terre, l'on devrait faire attention aux personnes et aux biens sur mer, à terre et dans l'air. Il pourrait y avoir des collisions avec un avion de ligne ou des dommages causés par des objets immergés ou se trouvant sous la terre. La Convention devrait donc être libellée de façon à inclure ces dommages. Cette remarque s'applique également à l'article 1 (d.)

9. **Article 2 (2).** L'Association Canadienne s'est préoccupée de cet article. Le projet de Convention prévoit d'une part, un fonds substantiel pour les cas où un petit remorqueur cause d'importants dommages, mais d'autre part, il n'impose pas aux chalutiers et aux petits navires, qui ne sont pas exploités sur une base commerciale, des responsabilités qui ne sont pas en rapport avec leur activité. L'Association est d'avis que les Etats Contractants devraient être autorisés à trancher librement ce problème particulier.

Il pourrait être souhaitable de donner dans cette Convention une définition au mot « navire ».

Après une longue discussion, l'Association Canadienne en est arrivée à la conclusion que le chiffre de 500 tonnes repris dans le présent article donne satisfaction, mais que les Etats contractants devraient être autorisés à promulguer des lois spéciales en ce qui concerne les chalutiers et les navires de moins de 500 tonnes, qui ne sont pas exploités sur une base commerciale.

10. **Article 4.** L'Association Canadienne marque son accord au sujet des commentaires de l'Association Britannique de Droit Maritime, datés du 3 mars 1955 et elle est d'avis qu'à la lumière de ces commentaires il y a lieu de supprimer l'article 4.

11. **Article 6.** L'Association Canadienne est d'avis que les règles de procédure prévues par le présent article ne couvrent pas tout le problème tel qu'il peut se poser au Canada et dans certains autres pays. Ces règles semblent impliquer une saisie ou la dation d'une garantie. Au Canada un propriétaire peut toutefois introduire une procédure de limitation même si son navire n'a pas été saisi. L'Association propose d'amender le présent article de façon à ce qu'il soit clair qu'il n'y a qu'une seule compétence et un seul fonds de limitation.

12. **Article 7.** L'Association Canadienne estime qu'il y a lieu de supprimer cet article.

13. **Article 8 (2).** L'Association Canadienne s'inquiète de l'extension du droit de limitation aux préposés et aux agents des propriétaires, aux affréteurs et aux gérants, cette extension est trop importante et n'est pas nécessaire dans la situation actuelle.

La majorité de l'Association Canadienne estime toutefois que la situation est différente pour les capitaines et les membres de l'équi-

page. L'Association approuve l'extension de la limitation aux capitaines et aux membres de l'équipage.

14. **Article 8 (3).** L'Association Canadienne se déclare en faveur de l'extension de la responsabilité aux capitaines et aux membres de l'équipage, comme il est prévu au présent article.

L'Association Canadienne propose un amendement à la dernière ligne de l'article 8 (3) en insérant les mots « or management » de cette façon le texte anglais s'établit comme suit :

« if his fault were only a fault of navigation or management of the ship ».

15. Le présent rapport et l'attitude de l'Association Canadienne sont basé sur le maintien du système actuel du calcul du tonnage appliqué au Canada pour la limitation de la responsabilité.

Montréal, le 31 mai 1955.

ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ETATS-UNIS

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION AMERICAINE

(Extraits)

10. La Commission repousse le projet de Convention et n'examinera dans le présent rapport que les points essentiels. Elle n'a pas l'intention de s'opposer à l'unification de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires dans les pays maritimes, mais elle estime que cette unification ne pourra pas être réalisée sur base du projet actuel.

12. La Sous-Commission n'a pas connaissance de plaintes au sujet de la loi actuelle sur la limitation de responsabilité, et elle estime qu'il n'est pas prudent de proposer au Congrès des changements à ce sujet qui ne soient pas raisonnablement nécessaires. Cela ne veut pas dire que les lois des Etats-Unis soient parfaites à tous points de vue, ou que plus tard une amélioration ne soit pas nécessaire.

15. Quoique le Projet de Convention ne spécifie pas de chiffres pour la limitation, nous avons cru comprendre que l'Association britannique préconise £50 par tonne pour les pertes de vie et les lésions corporelles et £24 pour les pertes matérielles. Dans la monnaie des Etats-Unis la limite serait dans ce cas de l'ordre de \$205 par tonne brute dont \$140 seraient réservés aux réclamations pour perte de vie et lésions corporelles. Le code des Etats-Unis applique actuellement une limite de \$60 (au moins) aux réclamations pour perte de vie et lésions corporelles, à moins que la valeur du navire après l'accident ne dépasse ce chiffre.

Notre loi sur la limitation ne donne pas de précisions au sujet de la couverture pour les pertes matérielles. Dans la loi canadienne, les

chiffres sont de \pm \$72 pour les pertes de vie etc... et de \pm \$38 pour les pertes matérielles.

16. La Sous-Commission estime que cet accroissement de la limite n'est pas réaliste. En effet, il constitue davantage une extension de la responsabilité qu'une limitation, et les chiffres proposés dépassent largement la valeur saine de la plupart des navires de long cours, à l'exclusion même des paquebots ou des très grands cargos.

17. La valeur marchande courante de tels navires, aussi bien aux Etats-Unis qu'à l'étranger, quoique le marché ne soit pas très actif, suivant les mercuriales usuelles, est de l'ordre de \$50 à \$100 (éventuellement davantage) par tonne brute d'après le type, la forme ou la qualité du navire. Les navires étrangers font généralement un prix plus élevé que celui des navires américains par suite de la différence des gages et des autres frais d'exploitation.

18. Le chiffre de \$205, proposé par la Convention, est donc au moins le double, dans la plupart des cas, de la valeur saine de la plupart des navires de commerce des nations maritimes, auxquelles la Convention est destinée. Même en ce qui concerne les paquebots et les grands cargos (de 25.000 à 75.000 tonnes), le fonds proposé semble être excessif.

L'on peut se demander si une telle limite ne conduira pas au développement de la politique, qui consiste à faire appartenir chaque navire à une société à responsabilité limitée distincte et qui aboutit à une limitation automatique.

L'on peut difficilement faire valoir que le propriétaire peut se faire assurer efficacement (plus que dans une autre branche commerciale). La Commission estime que les frais, qui pourraient résulter de cette assurance, pourraient être considérables. Au point de vue commercial ceux-ci ne sont ni nécessaires ni souhaitables. Cette remarque ne constitue aucunement un manque de respect adressé à la branche très efficiente et très coopérative de l'assurance.

19. La Convention de Varsovie, concernant la responsabilité des transporteurs aériens, ne présente pas, de l'avis de la Sous-Commission, les points d'analogie nécessaires permettant une adoption par ou une adaptation aux pratiques maritimes. Les limites de responsabilité de

cette Convention sont plutôt modestes et les passagers aériens se procurent des polices d'assurances à des prix modiques. Le trafic maritime ne connaît pas de telles pratiques.

20. Nous ne voyons pas pourquoi la responsabilité des petits navires devrait être portée à 500 tonnes en vue de l'application du projet de Convention. La Sous-Commission estime que tous les navires de moins de 1.000 T. et toutes les embarcations effectuant un trafic local, de même que les chalutiers et les navires de plaisance devraient être exclus de la Convention Internationale. Il est préférable que la limitation de responsabilité, en ce qui les concerne, soit réglé par une loi nationale.

21. La Sous-Commission croit que la couverture proposée par l'Article 1 (a), (b) et (d) de la Convention est trop large. Il est probable que nos chargeurs ou le Congrès n'accepteront pas la limitation de responsabilité des propriétaires de navires en ce qui concerne les biens, qui sont uniquement (a) « pris en charge par le capitaine ou par tout préposé ou agent du propriétaire pour transport par le navire et pas encore chargés à bord ». Cette limitation s'ajouterait en effet aux restrictions de responsabilité prévues par les connaissements usuels, les « dock receipts » et les autres documents de chargement habituels.

22. Nous faisons la même remarque en ce qui concerne le paragraphe (b) « la perte de vie ou dommages corporels causés à toute personne, soit à terre, soit sur l'eau, par tous faits, négligence ou fautes de... ou de toute autre personne dont le propriétaire est responsable à bord du navire ou non... ». En outre nous estimons ne pas pouvoir accepter la proposition du paragraphe (d), dont le sens imprécis risque de mener à une extension excessive du champ d'application de la Convention. Ce paragraphe inclut en effet « les dommages et les pertes de toutes sortes, soit à terre, soit sur l'eau... (non couverts par les autres dispositions de l'article 1)... pour lesquels le propriétaire est responsable à raison seulement du fait de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire ».

23. La Sous-Commission doute de l'opportunité d'étendre les dispositions de la Convention aux capitaine et membres de l'équipage et à tous les préposés et agents du propriétaire du navire, qui ont été pro-

posés par l'article 8 (2) (A) et (C). En effet, le sens de la responsabilité de ces personnes pourrait par suite de ces dispositions être adouci dans une certaine mesure.

24. La Sous-Commission note que l'article 8 (3) tend à limiter la faute du capitaine et des membres de l'équipage (qui peuvent avoir un intérêt de propriétaire) dans les cas de fautes de navigation. Nous comparons ce texte à « fautes et erreurs de navigation ou d'exploitation du navire » de notre Harter Act (13 février 1893, Section 3). (« Faults or errors in navigation or in the management of said vessel »). Cette règle n'a apparemment pas été modifiée d'une façon substantielle par notre « Carriage of Goods by Sea Act of April 16, 1936 ». Cette exemption de responsabilité (au cas où une diligence raisonnable a été exercée en ce qui concerne la navigabilité) constitue une faveur accordée au propriétaire, agent ou affréteur, à l'exclusion du capitaine, des membres de l'équipage etc. La section 187 de notre loi sur la limitation de la responsabilité (p. 3854) conserve la responsabilité entière du capitaine ou de l'équipage, même si ceux-ci sont des propriétaires ou des co-propriétaires du navire.

25. La limitation de la responsabilité doit être étendue aux affréteurs à temps, comme le prévoit la Section 186 de notre « Limited Liability Act » (p. 3853) et aux affréteurs de coque-nue comme proposé par l'article 8 (2) de la Convention. La fortune de mer appartient très souvent presque uniquement à l'affréteur à temps. Depuis que l'affréteur de coque-nue peut se protéger par le « victual and man status » il n'y a plus d'objection en ce qui concerne la limitation de sa responsabilité. Notre Sous-Commission estime qu'il n'est pas recommandable d'étendre la limitation à tous les gérants du navire et à leurs préposés et agents, comme le propose l'article 8 (2) b du projet de Convention.

27. La Sous-Commission ne voit pas pourquoi il faut réduire la compétence à un seul tribunal, comme il a été suggéré. Ceci impliquerait le choix d'un tribunal exclusif, La Haye ou Genève par exemple, et probablement une organisation judiciaire et administrative spéciale. Dans la plupart des cas où la procédure est entamée, le propriétaire du navire peut avoir recours à son tribunal national, ce qui ne porte aucunement préjudice aux réclamants. La Sous-Commission ne voit pas

pourquoi on ne peut pas autoriser le propriétaire à entamer la procédure de limitation dans tout pays où il peut légalement procéder. A l'heure actuelle, où les moyens de communication et de transport sont très faciles, il n'y a pas de difficultés en ce qui concerne la convocation de tous les réclamants intéressés et en ce qui concerne la représentation en justice. La décision finale de ce tribunal devrait être considérée partout comme une « res judicata » (ce qui est apparemment le cas actuellement).

28. La Sous-Commission ajoute que l'étude de ce sujet et les conclusions, auxquelles elle a abouti, conduisent à l'idée (mais d'aucune façon à la proposition) que la loi sur la limitation de responsabilité des Etats-Unis pourrait, sous réserve de quelques amendements, qui ne doivent pas être précisés à présent, constituer une base d'arrangement international aussi bien en ce qui concerne les dispositions substantielles qu'en ce qui concerne les facilités et l'efficacité générales des procédures.

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRE

L'Association Japonaise de Droit Maritime accepte les principes généraux du système proposé par le projet de Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Il faut noter toutefois qu'avant d'appliquer ce système au Japon, il faudrait apporter des améliorations substantielles à la situation actuelle, notamment par le développement du système actuel de l'assurance de la responsabilité.

L'Association Japonaise de Droit Maritime a examiné le projet de Convention et estime qu'il y a lieu d'apporter les modifications suivantes :

1. Le terme « navire » devrait être remplacé par le terme « navire de mer ».

2. Article 1^{er}.

(i) Il faudrait revoir l'expression « actual fault or privity » reprise dans les articles 1 et 8, étant donné que cette expression n'a pas d'équivalent dans les langues de plusieurs pays dont le Japon et qu'elle ne convient pas de ce fait à une Convention Internationale.

Nous nous permettons de soumettre l'expression suivante :
« Wilful act or fault implying the prevision of the damage and the » reckless acceptation of it. »

(ii) La signification de et le rapport entre les paragraphes a) et b) de l'article 1^{er}, ne sont pas suffisamment clairs. C'est la raison pour laquelle ces paragraphes devraient être libellés comme suit :

a) Perte ou dommage de tout bien appartenant à une tierce personne à terre ou sur l'eau, causé par un acte conscient ou une négli-

gence de la part du capitaine, d'un membre de l'équipage, du pilote, d'un préposé du propriétaire ou de toute autre personne dont le propriétaire répond (responsabilité délictuelle).

b) Perte ou dommage, survenus pendant le transport, aux biens délivrés au capitaine ou à un préposé ou agent du propriétaire en vue du transport, ou toute perte ou dommage, survenu pendant le transport aux passagers ou à leurs bagages non remis au capitaine, mais à bord du navire (responsabilité contractuelle).

Il va de soi que la responsabilité du propriétaire résultant d'un contrat conclu par le capitaine dans le cadre de son autorité légale, dans l'intérêt de la navigation, ne sera pas limitée par la présente Convention.

(iii) La phrase « perte de vie ou dommages corporels causés à toute personne quelconque » reprise dans le présent article, devrait exclure les pertes de vie ou dommages corporels causés à un membre de l'équipage. Une stipulation expresse à ce sujet devrait être incorporée dans la Convention.

3. Article 2.

a) Une disposition semblable au paragraphe 2 de l'article 9 de la Convention Uniforme sur les Connaissements, devrait être incorporée dans le présent article, étant donné que l'incorporation de la présente Convention dans une loi nationale, nécessite une indication claire de l'équivalence en monnaie nationale et en chiffres ronds de la limite fixée par la Convention.

b) Il faudrait prévoir expressément que le taux de change à appliquer pour la conversion de la limite de la Convention dans la monnaie nationale est celui du lieu où l'action a été intentée.

c) Le tonnage minimum prévu par le paragraphe 2 de l'article 2 de la présente Convention, devrait être fixé à 300 tonnes.

4. Article 3 & 4.

a) Il faudrait constituer des fonds de limitation indépendants et séparés pour les dommages corporels et les dommages matériels. Il faudrait, d'autre part, amender convenablement la limite de la responsabilité par tonne pour les dommages personnels et pour les dommages matériels. Il n'est pas raisonnable d'avoir des limites de responsabilité différentes pour les pertes personnelles suivant le cas où il y a ou non

perte matérielle. Il ne serait pas équitable non plus de diminuer les indemnités pour les pertes matérielles dans les cas où les réclamations personnelles atteignent des chiffres considérables.

5. Article 5.

a) Il faudrait préciser que l'Etat où le fonds de limitation doit être constitué conformément à l'article 5, est l'Etat où l'action en dommages a été introduite et où le propriétaire a opposé la limitation de sa responsabilité. On devrait prévoir également que le propriétaire du navire est autorisé à déposer dans le ressort de ce Tribunal, l'intégralité du fonds de limitation.

6. Article 6.

a) Les circonstances dans lesquelles le navire peut être saisi, stipulées dans le paragraphe 2 de l'article 6, devraient être spécifiées dans le présent article, étant donné que la Convention Internationale sur la saisie des navires de mer signée à Bruxelles le 10 mai 1952, n'est pas encore entrée en vigueur et ne peut de ce fait pas être incorporée dans la présente Convention.

7. Article 7.

a) Si le présent article était maintenu, on devrait stipuler que le Tribunal ne pourra lever la saisie d'un bien du propriétaire, autre que le navire, le fret et ses accessoires que lorsqu'il estime que la valeur du navire, du fret et ses accessoires couvre suffisamment la limite imposée à la responsabilité du propriétaire par la Convention. Cette règle est nécessaire, étant donné que, conformément aux théories juridiques et modernes, rien ne peut limiter l'exécution d'un jugement à certains biens déterminés (la fortune de mer) même si cette limitation n'est que temporaire.

**RAPPORT SUR LE TONNAGE A RETENIR POUR
LE CALCUL DE LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE
DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES**

Le projet de convention internationale qui doit être soumis en septembre prochain à la Conférence de Madrid, prévoit (art. 2) que le propriétaire du navire ne sera pas responsable, dans les cas spécifiés à son article 1^{er}, au-delà d'une somme de francs « *pour chaque tonneau de jauge du navire* ».

Il convient de définir cette jauge.

On rappelle que le *tonnage-volume* est exprimé en unités de 2,83 m³ (100 pieds cubes anglais) appelés tonneaux de jauge.

Il existe trois catégories de tonnage-volume.

a) La jauge brute totale.

Dans la pratique elle n'est guère utilisée.

C'est le volume du navire dans l'espace limité par ses parois extérieures (coque, superstructures).

b) La jauge brute.

C'est l'élément sur lequel sont basés la plupart des règlements et statistiques maritimes. Elle est indiquée dans les registres de classification.

Cette jauge est obtenue en déduisant de la jauge brute totale les doubles fonds et ballasts servant au lestage ou à l'embarquement d'eau douce, et certains volumes réduits situés au-dessus du pont supérieur (1)

(1) le pont supérieur est en général celui au-dessus duquel les cloisons étanches ne sont pas prolongées ou le pont continu le plus élevé.

(espaces affectés aux appareils auxiliaires, à l'appareil moteur, cuisine équipage et passagers, claire-voies, dômes).

c) **La jauge nette.**

Est également un élément sur lequel sont établis de nombreux droits imposés au navire et elle est indiquée dans les registres de classification.

On l'obtient en déduisant de la jauge brute les compartiments utilisés à la propulsion du navire et situés en-dessous du pont principal, les espaces affectés à l'Etat-Major et à l'équipage, les locaux de navigation, les espaces réservés aux appareils auxiliaires et les peaks.

Les règlements de jaugeage et leur interprétation varient d'un pays à l'autre et pour un même navire la jauge est souvent différente selon la nation ou l'Administration (Suez-Panama) qui l'a jaugé.

Ceci posé quelle jauge convient-il de retenir pour l'application de la Convention?

Il existe un précédent : celui de la convention existante (Convention de Bruxelles du 25 août 1924).

Aux termes de son article 11 :

« La jauge dont il est question dans les dispositions de la présente » convention se calcule comme suit :

» Pour les vapeurs et autres bâtiments à moteur, sur le tonnage » net augmenté du volume qui en raison de l'espace occupé par les » appareils de force motrice a été déduit du tonnage brut en vue de » déterminer le tonnage net. »

Les arguments pour ou contre le maintien de cette définition dans la nouvelle convention peuvent se résumer ainsi :

Contre le maintien.

a) *Critique générale.*

Du fait de la diversité des règles de jauge et de leur application selon les Nations, les armateurs des navires adhérents à la future convention ne se trouveront jamais sur un pied de parfaite égalité au regard de la limitation de responsabilité.

Par exemple les victimes d'un navire américain (dont les jauges sont au coefficient moyen de 0,66 des jauges anglaises et françaises) toucheront moins que les victimes d'un navire similaire battant pavillon britannique ou français.

Il serait donc souhaitable que la jauge retenue pour la limitation de responsabilité soit internationalement uniforme.

Mais cela met en cause tout le système des jauges.

De nombreux projets de réforme qui, dans le passé ont tenté de simplifier et uniformiser le calcul des tonnages, n'ont jamais abouti parce que heurtant des particularismes et surtout des situations acquises dont beaucoup reposent sur des « fraudes légales » parfaitement admises.

Il serait donc chimérique — et en tout cas singulièrement arbitraire — de vouloir, à propos d'une Convention appelée à définir un système juridique international de responsabilité, bouleverser des règles techniques dont tous les intéressés se satisfont faute de mieux.

b) *Critique particulière.*

Le système de la Convention de Bruxelles est compliqué.

Il crée une véritable jauge, intermédiaire entre la jauge brute et la jauge nette que les praticiens de l'assurance ont d'ailleurs dénommée « la jauge de la Convention de Bruxelles ».

Son inconvénient est qu'elle ne se trouve nulle part publiée et qu'il est impossible aux tiers à l'aide des seuls éléments (jauge brute — jauge nette) fournis par les Registres et Annuaires de Classification, de la déterminer.

Il serait certainement plus commode de retenir une notion simple et connue de tous, c'est-à-dire : ou la jauge brute ou la jauge nette.

Mais la jauge nette n'est pas acceptable du fait qu'elle exprime une capacité d'utilisation commerciale (jauge brute moins logements d'équipage, magasins, soutes, machines, chaudières).

Les très grands et rapides paquebots (QUEEN - UNITED STATES) et certains navires très puissants par rapport à leur taille (paquebots CROSS-CHANNEL) ont du fait de l'importance des déductions pour leurs appareils moteurs et leurs locaux d'équipage, une jauge nette très faible.

La limitation de la responsabilité de leurs propriétaires serait donc très basse, relativement à celle des navires classiques (cargo) dont la construction vise à augmenter le plus possible la capacité marchande par réduction des espaces moteurs et soutes.

Ceux-là même — les grands navires — qui sont susceptibles d'être à l'origine des grandes catastrophes maritimes — auraient donc une responsabilité moindre.

Une telle inconséquence condamne le critère « jauge nette ».

Le critère « jauge brute » aboutirait également à certaines conséquences, bien que moins graves.

Entre deux cargos de caractéristiques identiques (dimensions, port en lourd) celui à espaces ouverts (shelter deck) aura une jauge brute très inférieure à celui à espaces clos.

Entre deux coques de caractéristiques identiques et même appareil moteur, celle aménagée en paquebot mixte (donc avec superstructures) aura une jauge brute très supérieure à celle exploitée en cargo pur.

La limite de responsabilité des propriétaires respectifs serait donc, à situation comparable, inégale.

C'est dire qu'aucun système n'est vraiment satisfaisant.

Si l'on voulait trouver une référence meilleure, on pourrait faire intervenir le déplacement du navire (c'est-à-dire son poids lège armé) et la puissance de ses machines.

Il semble possible, en effet, de poser en principe que plus le navire est important et rapide, plus les événements de mer (abordage, naufrage) sont susceptibles d'être graves et plus le standing du propriétaire est élevé. La limite de responsabilité croîtrait donc proportionnellement à ces deux notions.

Malheureusement le déplacement et la puissance des navires sont des caractéristiques non officielles. Elles ne sont pas contrôlées par les Organismes de classification : le constructeur les fournit à l'armateur lors de la mise en service du navire. Elles peuvent varier selon les transformations ultérieures. Pour un navire ancien et qui a souvent changé de mains, elles peuvent être impossibles à reconstituer si ce navire vient à disparaître.

Il ne semble donc pas possible — sur le plan pratique — de recourir à un paramètre poids-puissance.

Pour le maintien.

On en revient donc au système actuel, malgré son inconvénient et malgré la marge d'arbitrage qu'il peut comporter d'un navire à l'autre.

Cette incommodité est cependant très limitée.

Le calcul à faire n'est pas compliqué : c'est la simple addition de deux nombres.

S'ils ne sont pas indiqués sur les registres de classification, ils sont portés sur le certificat de jauge du navire.

Le caractère officiel de ce document assure l'exactitude de la jauge « convention ».

L'incommodité se réduit donc au défaut de publicité de cette jauge.

Quant aux inégalités entre navires de caractéristiques voisines, elles ont été atténuées autant qu'il se peut par la combinaison des jauges brute et nette.

En réintégrant dans la jauge nette les volumes des compartiments moteurs, la convention de 1924 a évité d'avantager les navires rapides et puissants par rapports aux navires « standard ».

Elle n'a pas empêché que subsistent certaines anomalies (voir plus haut à propos de la jauge brute) mais du moins a-t-elle écarté les plus choquantes et réalisé une solution moyenne dans une matière où la solution parfaite n'existe pas.

Enfin la jauge « Convention de Bruxelles » a le très grand mérite d'exister, d'être connue et d'avoir subi l'épreuve de la pratique sans susciter, au moins à notre connaissance, de difficultés sérieuses.

Plutôt que d'innover sur ce point particulier, alors que la nouvelle Convention comporte des innovations d'un intérêt autrement plus considérable sur lesquelles il faudra emporter l'adhésion des Nations, il semble donc d'un raisonnable pragmatisme de s'en tenir à la définition actuelle.

Juillet 1955.

J. POTIER.

CLAUSES MARGINALES
ET
LETTRES DE GARANTIE

RAPPORT INTRODUCTIF

DE L'ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

I. — Préface.

Le présent rapport a été rédigé par le British Maritime Law Association et est adressé au Comité Maritime International. Le problème étudié est à l'origine de beaucoup de difficultés survenues entre les chargeurs s'occupant de l'envoi des marchandises aux acheteurs d'outre-mer et les banques assurant le financement de la vente conclue d'une part et les propriétaires des navires transportant ces mêmes marchandises d'autre part. Depuis la guerre le problème est devenu plus pressant; cela provient principalement du fait de l'augmentation du prix des matières (commodities) en général et subsidiairement de la pénurie mondiale de containers et d'autres matériaux permettant l'emballage adéquat de marchandises périssables ou pouvant être exposées à un dommage pendant le voyage maritime. Le problème a été examiné ces dernières années en Grande-Bretagne et a été l'objet de discussions entre les organisations représentant les négociants et les fabricants qui sont particulièrement intéressés au commerce de l'exportation d'une part et celles représentant les propriétaires de navires britanniques d'autre part. A la suite de cet examen les propriétaires britanniques ont adopté le modus vivendi détaillé ci-après. L'Association est d'avis que cette ligne de conduite a largement contribué à l'élaboration dans le cadre national d'une solution équitable et pratique dont on peut attendre avec confiance la justification grâce à l'expérience. Il faut cependant insister sur le fait que le problème n'est pas particulier au Royaume-Uni et qu'il se pose plus ou moins fréquemment dans tous les ports du monde d'où l'on exporte habituellement des marchandises

et spécialement dans ceux d'où des produits alimentaires périssables sont envoyés aux pays consommateurs; en tous cas, telle est l'expérience des British Protecting & Indemnity Associations groupant un tonnage étranger très important. L'expérience a prouvé que les propriétaires de navires continentaux, même s'ils ne rencontrent pas les mêmes difficultés avec les chargeurs de leur pays, ont souvent été placés devant ces problèmes lorsqu'il s'est agi de cargaisons embarquées à un port étranger. C'est dans l'espoir de contribuer à la solution de ces difficultés que le British Maritime Law Association soumet ce rapport au Comité.

II. — Les difficultés suscitées par l'insertion au connaissement de clauses marginales concernant le conditionnement des marchandises.

Il est nécessaire de rappeler brièvement quelques principes du droit anglais qui, en ce qui concerne les contrats de transport régis par le droit anglais, sont à l'origine de ces difficultés; il est entendu cependant que presque le même résultat est obtenu par la plupart des systèmes continentaux, quoique la théorie qui permet d'y aboutir puisse différer quelque peu.

La base de ce principe du droit anglais qui régit l'objet du présent rapport est la théorie de « l'estoppel ». « Estoppel » est un terme dérivé du vieux droit normando-français introduit en Angleterre à l'époque de la conquête des Normands. Il dérive du vieux mot français « estoupe » dont dérive le mot français moderne « stopper » et l'anglais « stop ». C'est une règle très ancienne selon laquelle une partie est « stoppée » de prouver devant le tribunal un fait véritable parce qu'il serait injuste de lui permettre de le faire. Sous sa forme moderne, ce principe peut être analysé comme suit :

- a) lorsque quelqu'un fait une déclaration claire et précise oralement ou par écrit.
- b) avec l'intention de permettre à un tiers ou à une catégorie de personnes d'agir sur la foi d'une telle déclaration.
- c) et que ce tiers ou cette catégorie de personnes a agi en conséquence et a subi des dommages.

Alors celui qui a fait cette déclaration n'est pas recevable de prouver devant aucun tribunal que la déclaration était fausse. Toutes

les conditions précitées doivent être réunies pour justifier un « estoppel »; il n'est toutefois pas nécessaire que la personne qui a fait la déclaration sut ou eut dû savoir au moment où elle l'a faite qu'elle était fautive. Il suffit que la déclaration soit fautive, peu importe qu'il y ait mauvaise foi ou négligence.

L'exemple classique de l'application de cette règle au droit commercial ou maritime est la déclaration faite en tête de presque tout connaissement :

« embarqué en bon état et conditionnement ».

Cette déclaration ne concerne pas les qualités ou les défauts inhérents de la marchandise mais leur conditionnement apparent, se basant sur un examen superficiel lors du chargement. Les tribunaux anglais ont établi depuis longtemps que cette phrase signifie :

« que les marchandises ont été placées à bord du navire en bon état et conditionnement apparents pour autant qu'on ait pu s'en rendre compte à vue d'œil. »

Les Règles de La Haye (Art. 3 — Règle 3 (c)) obligent d'ailleurs le capitaine ou l'agent du propriétaire à remettre au chargeur à sa demande un connaissement mentionnant entre autres « l'état et le conditionnement des marchandises ». Les tribunaux anglais ont jugé en outre que cet « état et conditionnement apparents » signifie l'état et le conditionnement visibles à un examen extérieur raisonnable : si un défaut avait dû être apparent après pareil examen le propriétaire ne pourrait plus invoquer que son agent local ou son officier de bord ne s'en est pas aperçu en réalité.

A présent, la personne (généralement un agent du propriétaire) qui signe un tel connaissement le fait avec l'intention de permettre au destinataire ou à l'endossataire de se baser sur cette déclaration p.ex. en payant le prix plein en échange du connaissement ce que lui (ou sa banque, comme cela se fait dans le commerce) n'aurait pas fait si le connaissement n'avait pas mentionné que les marchandises étaient en bon état et conditionnement apparents lors de l'embarquement. Pour cette raison, si dans de telles circonstances, les marchandises n'étaient pas en bon état apparent et que le destinataire ou l'endossataire a subi des dommages de ce fait (comme cela arrive toujours) et assigne le propriétaire pour avoir failli à délivrer les marchandises dans les conditions où il s'était engagé à le faire, le propriétaire n'est

pas recevable, suivant la règle anglaise de « l'estoppel », de baser sa défense sur les faits véritables, c.-à-d. qu'en réalité les marchandises étaient avariées avant l'embarquement.

Le propriétaire est recevable cependant de prouver les faits véritables lorsque le chargeur a introduit lui-même l'action; ce dernier connaissait ou aurait dû connaître les faits et il n'a certainement pas p. ex. en payant le prix plein en échange du connaissement ce qu'il concernant le conditionnement de la marchandise.

Cette règle est indubitablement juste et d'application facile lorsqu'il s'agit de marchandises qui à l'embarquement portent des signes extérieurs de défauts ou de détérioration. L'exemple classique est celui des produits alimentaires embarqués en sacs, tels que des pommes de terre ou des arachides qui, même s'ils sont bien arrimés, ne supporteront pas les dangers normaux du voyage maritime, si à l'embarquement, ils contiennent trop d'humidité naturelle ou provenant d'un stade préliminaire de décomposition. Si de tels produits sont embarqués dans un état de trop grande humidité, de telle façon que les sacs soient visiblement mouillés ou humides et si le contenu, pour cette raison, se détériore par échauffement ou putréfaction durant le voyage, le propriétaire, assigné par le destinataire ou l'endossataire, ne peut baser sa défense sur les faits véritables si le connaissement ne contient pas de restriction à la déclaration que les marchandises ont été embarquées en bon état et conditionnement apparents; il n'est pas recevable de prouver que les dommages ont été causés par le fait que les marchandises n'avaient pas été suffisamment séchées ou qu'elles étaient en état de décomposition; il ne peut même pas invoquer le vice propre (Règles de La Haye — Art. 4 — Règle 2 (m)). Beaucoup d'autres exemples de ce genre, qui sont bien connus des propriétaires et concernent une grande diversité de produits, pourraient être cités; la question reste cependant la même : le défaut qui a causé en réalité le dommage ou la détérioration au cours du voyage maritime, était-il décelable à un examen raisonnable au moment de l'embarquement ? Dans ce genre de litige il n'y a qu'une seule possibilité de défense légale et une seule solution appropriée, notamment l'insertion au connaissement d'une clause marginale appropriée établissant le conditionnement réel des marchandises; aucune clause inscrite au corps du connaissement ne saurait couvrir ces cas en général; le but est en effet, d'attirer l'attention sur un défaut dans le cas spécial des marchandises en question

et cela ne peut se faire, sous l'empire des Règles de La Haye, au moyen d'une clause imprimée générale.

Pratiquement tous les contrats de vente par lesquels des marchandises nécessitant un transport outremer sont achetées et vendues de par le monde, exigent expressément ou implicitement que le connaissement (document représentant les marchandises et contre lequel le prix de vente est payé) soit net, c.-à-d. qu'il ne contienne aucune restriction de la déclaration que les marchandises ont été « embarquées en bon état et conditionnement apparents ». La plupart des lettres de crédit, par lesquelles les acheteurs donnent l'autorisation à la banque de payer le prix à la présentation des documents maritimes, stipulent d'ailleurs expressément que le connaissement doit être net. Dans le genre de litiges discutés jusqu'à présent — c.-à-d. ceux où il y a un défaut apparent aux marchandises lors de l'embarquement — le propriétaire ou plus généralement l'agent local, est souvent sollicité par le chargeur de délivrer néanmoins un connaissement net sous l'allégation qu'un connaissement clausé n'est pas négociable à la banque. La perspective que le chargeur ne s'adresse à l'avenir à un concurrent moins scrupuleux s'il n'obtient pas satisfaction appuie parfois cette demande. Récemment la pratique s'est développée que dans de pareilles circonstances, le propriétaire cède à ces sollicitations à la condition que le chargeur lui remette une « lettre de garantie » par laquelle il s'engage à indemniser le propriétaire des sommes qui seront éventuellement payées au destinataire du chef que les marchandises lui ont été livrées à l'état d'avarie. L'Association déplore cette pratique. Il arrive d'ailleurs assez souvent que la sûreté fournie par une telle lettre de garantie s'avère sans valeur en fait; il se peut en effet que le chargeur ne soit pas capable de tenir ses engagements et cela s'est produit même lorsqu'une banque locale avait contresigné la lettre de garantie. L'Association doit à l'Association belge de Droit Maritime l'information que les tribunaux belges ont arrêté à différentes reprises que la lettre de garantie délivrée par le chargeur au propriétaire dans l'intention de lui faire émettre un connaissement contenant des déclarations au sujet du conditionnement à l'embarquement délibérément fausses (en opposition aux déclarations relatives au poids et à la quantité qui sont réellement discutées) ne peut être invoquée par le propriétaire contre le chargeur, parce qu'elle a été émise en vue de la remise par le propriétaire d'un document destiné à tromper un tiers innocent, notamment le destinataire

ou l'endossataire. Les tribunaux anglais n'ont jamais été amenés à prendre une décision à cet égard, mais il est probable qu'ils en arriveraient à la même conclusion dans un cas similaire.

La difficulté réelle se présente cependant dans les trois cas suivants :

a) Lorsque les marchandises sont embarquées légèrement défraîchies c.-à-d. dans un conditionnement qui peut ou ne peut pas correspondre au conditionnement naturel dans lequel conformément à la pratique de ce commerce particulier de parcelles marchandises sont transportées outremer. L'exemple classique est celui du métal brut ou semi-fini, tel que les feuilles et les fils d'acier, qui sont souvent présentés à l'embarquement, couverts d'une légère couche de rouille s'ils n'ont pas été nettoyés à l'usine. Un autre cas qui a provoqué beaucoup de disputes dans la pratique est celui de produits tels que l'huile et l'asphalte emballés en fûts métalliques qui peuvent être renvoyés et remplis plusieurs fois du même produit, si bien qu'après une certaine période ils sont plus ou moins bosselés tout en restant parfaitement capables de contenir leur contenu sans le moindre écoulement. Il est indispensable cependant que le connaissance mentionné dans le premier cas « rouillé » et dans le second « fûts de rempli » ou « fûts bosselés ».

b) Lorsqu'il s'agit de marchandises pouvant facilement être endommagées, soit pendant les opérations de chargement ou de déchargement, soit par le contact avec d'autres marchandises pendant le voyage et qui sont embarquées sans aucune protection. Un exemple de cette catégorie qui a provoqué un nombre de claims considérables est celui de l'embarquement de voitures automobiles sans emballage. La mise en caisse de chaque véhicule entraînant des dépenses considérables, les exportateurs d'autos ne désirent pas — ce qui se comprend — augmenter leur prix de revient sur des marchés à forte concurrence.

c) Lorsque les marchandises sont emballées d'une façon ou d'une autre mais que le transporteur ou ses agents ou préposés estiment que l'emballage employé n'est pas assez solide ou n'est pas approprié à protéger les marchandises pendant le voyage maritime, même si elles sont soigneusement arrimées. Ce sont les cas où l'on emploie actuellement des boîtes en fibres ou en carton à la place des caisses en bois employées avant la guerre lorsque le bois n'était pas si cher ou si rare; ou encore les cas où l'on emploie actuellement des sacs de rempli

alors qu'auparavant on aurait employé uniquement des sacs neufs. Nous ne pouvons assez insister sur le fait que l'efficacité des emballages modernes reste très souvent, aussi longtemps que l'expérience et le temps n'ont pas prouvé leur efficacité, une question d'opinion : les chargeurs d'une marchandise particulière peuvent croire sincèrement qu'ils ont trouvé un substitut adéquat au matériel cher ou introuvable d'avant-guerre; ce substitut peut nécessiter néanmoins un peu plus de soins à la manutention et à l'arrimage; les propriétaires s'occupant du transport des produits emballés de cette façon peuvent en conséquence être persuadés eux aussi, soit que ce genre d'emballage est trop faible ou inefficace à protéger la marchandise, soit qu'il demande trop de soins de la part de ceux qui sont responsables d'éviter les dommages, ou encore qu'il est impossible de prévenir les dommages qui en résultent, même si l'on y porte tous les soins possibles.

C'est au sujet des deux derniers genres de claims et spécialement du dernier, que les plus grandes difficultés se sont présentées dans la pratique; cela provient du fait de l'application de la théorie de l'estoppel défendant au propriétaire de prouver l'état défectueux de la marchandise constaté ou ayant pu être constaté à l'embarquement après un examen raisonnable, si le connaissement déclare que les marchandises ont été embarquées en bon état apparent : cette théorie a été étendue en effet par les tribunaux anglais aux cas où le défaut apparent ne concerne pas la marchandise mais la nature ou le conditionnement de l'emballage. Et la théorie s'applique probablement aussi aux marchandises qui devraient normalement être embarquées emballées d'une manière définie et qui sont embarquées sans protection aucune. Pour cette raison lorsque le chargeur contraint le propriétaire de délivrer un connaissement net (régé par la loi anglaise) couvrant des marchandises embarquées sans protection aucune et qui sont normalement emballées de l'une ou de l'autre manière ou couvrant des marchandises qui, dans l'opinion de l'agent local ou de l'officier de bord, sont inefficacement emballées, le chargeur lui demande virtuellement de renoncer, même si les faits le justifient, au moyen de défense pour insuffisance d'emballage établie par les Règles de La Haye (Art. 4 — Règle 2 (1)). Le propriétaire ne peut pas oublier non plus que même si le moyen de défense pour insuffisance d'emballage reste à sa disposition, il doit encore répondre des dommages constatés aux marchandises s'il est établi que ces dommages sont dus au mauvais arrimage ou à

une faute dont le transporteur est justiciable sous l'empire des Règles de La Haye, s'il est établi et qu'en dépit de l'insuffisance d'emballage les dommages auraient pu être évités par des soins raisonnables apportés à la manutention et à l'arrimage des marchandises lorsque celles-ci se trouvaient sous la garde du capitaine ou de ses préposés. Mais il est vraiment inacceptable que le propriétaire soit toujours débouté d'un moyen de défense accordé par les Règles de La Haye par le seul fait de la forme dans laquelle le connaissement est émis; en conséquence, le propriétaire doit être autorisé — et c'est son devoir en réalité — de clausurer efficacement les connaissements émis dans ces cas. Il est peut-être utile de donner à présent un exemple concret dans lequel les cours anglaises ont appliqué la théorie de « l'estoppel » à des cas où l'inefficacité de l'emballage était ou aurait dû être apparent au moment de l'embarquement; à cet effet, un arrêt du Court of Appeal qui a été maintenu pendant 23 ans est cité. Un lot important d'œufs congelés avait été embarqué à Shanghai à destination de Londres; les connaissements qui étaient expressément régis par les Règles de La Haye ne donnaient pas d'autre spécification que « shipped in apparent good order and condition ». Les œufs étaient liquides, congelés et emballés en boîtes rectangulaires pesant chacune 42 lbs. sans couverture de protection et sans séparation entre les boîtes. Les coins des boîtes étaient particulièrement pointus et pouvaient facilement perforer une boîte adjacente. La cour admit que ce danger potentiel avait été ou aurait dû être apparent au moment de l'embarquement. Pendant le voyage un nombre de boîtes fut perforé par les boîtes adjacentes et leur contenu gâché. On ne put prouver un défaut d'arrimage. L'endossataire du connaissement introduisit une action en remboursement de la perte subie et la cour décida que les propriétaires étaient stoppés de prouver la cause véritable des dommages entendu que les coins des boîtes étaient particulièrement pointus et que, pour cette raison, les défendants n'étaient pas recevables de prouver l'insuffisance de l'emballage et étaient responsables de la perte.

III. — Historique et résultat de l'enquête menée en Grande-Bretagne.

Depuis la fin de la guerre l'on a essayé dans ce pays à simplifier et à standardiser si possible les formes des documents et les formalités

en usage dans le commerce d'exportation. Le connaissement était évidemment un des documents les plus importants à être examiné et l'on constata que, au cours des années l'on avait pris l'habitude d'inscrire au connaissement une large variété de clauses marginales influençant d'une façon ou d'une autre, ou ayant l'intention d'influencer la déclaration que les marchandises avaient été embarquées en bon état et conditionnement apparents. Le fait que ces clauses varient largement par leur rédaction, leur clarté et leur signification constituait un obstacle à la négociabilité des connaissements en tant que documents conférant un titre aux marchandises; il fut constaté d'autre part que de nombreuses clauses habituellement employées étant obscures et d'autres étant probablement inopérantes sous l'empire des Règles de La Haye; elles ne protégeaient donc ni les unes ni les autres les propriétaires de navires. Il faut remarquer qu'en acceptant le jeu de documents comprenant le connaissement et qu'en payant contre leur remise, les banques agissent en qualité d'agents des acheteurs d'après des instructions bien définies et comprises normalement dans la lettre de crédit; la commission de la banque de ce chef étant généralement peu importante, elle ne pouvait s'exposer à de grands risques en acceptant des documents ne correspondant pas tout à fait aux instructions reçues. Depuis que presque toutes les lettres de crédit exigent des connaissements nets, il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce qu'une banque, acceptant les documents pour compte de l'acheteur, prenne la responsabilité de décider si des clauses telles que : « partially protected and accordingly deemed insufficiently packed within the meaning of the Rules scheduled to the Carriage of Goods by Sea Act 1924 », « partially unprotected » — « at Shippers' risk », « second-hand packages », « ship not responsible for bursting of bags or for loss of contents » (« partiellement protégé et considéré en conséquence comme insuffisamment emballé dans le sens des Règles de La Haye reprises dans le Carriage of Goods by Sea Act 1925 », « partiellement protégé — aux risques des chargeurs », « emballage de rempli », « navire pas responsable du déchirement des sacs ou de la perte de leur contenu ») (pour en citer que quelques-unes) rendent le connaissement « clausé » ou non. Les propriétaires réalisèrent ainsi dès le début qu'ils pouvaient efficacement contribuer à trouver une solution au problème en réduisant au minimum en nombre et en variété l'emploi de clauses de cette sorte nécessaires à leur protection et qu'il appartiendrait ensuite aux char-

geurs à faire insérer dans leurs contrats et dans leurs conditions de vente que les banques seraient autorisées d'accepter de telles clauses.

Comme il a été dit plus haut, on n'est pas encore arrivé à une solution complète et compréhensive du problème; cela ne peut nous surprendre cependant puisqu'on ne peut arriver à un tel accord qu'après une expérience considérable au sujet du fonctionnement de la solution envisagée. Mais, après deux ans de négociations entre la London Chamber of Commerce (une des plus importantes associations de négociants au Royaume-Uni) et la Federation of British Industries (dont les membres sont les fabricants les plus importants) d'une part et le British Liner Committee d'autre part, des clauses simplifiées et standardisées connaissent sous l'impulsion du British Liner Committee un emploi de plus en plus répandu que l'on espère devenir universel. Il serait à recommander qu'en ce qui concerne les propriétaires de navires, le British Liner Committee, qui groupe tous les propriétaires de lignes du Royaume-Uni et quelques-uns du Commonwealth, s'occupe du problème, parce qu'il est avant tout un problème de cargaisons de ligne c.-à-d. de colis de différentes sortes plutôt que de marchandises en vrac transportées normalement par des « tramps ».

L'on peut résumer comme suit le *modus vivendi* actuel qui comprend le maximum de concessions que les propriétaires britanniques estiment pouvoir faire en ce qui concerne les clauses marginales affectant le conditionnement des marchandises et pouvant être inscrites aux connaissements :

1. Avaries, détériorations ou défauts aux marchandises ou à leur emballage visibles à un examen extérieur raisonnable au moment de l'embarquement.

Lorsque de telles avaries existent lors de l'embarquement — à distinguer de la simple absence ou insuffisance d'emballage — il est *essentiel* qu'une clause déterminant le conditionnement actuel réel des marchandises soit inscrite au connaissement. Il n'est pas à conseiller de délivrer des connaissements nets en échange de lettres de garantie dans de pareils cas. Les clauses appropriées dans pareils cas sont : « drums leaking », « shipped wet », « containers or packages wet » or « stained », « torn bags » (« fûts avec coulage », « humide à l'embarquement », « containers ou emballage mouillé » ou « souillé », « sacs déchirés »); il est important que la clause indique et indique unique-

ment le défaut actuellement visible. Des clauses qui essaient d'exonérer le propriétaire sans spécification restrictive à la déclaration que les marchandises ont été embarquées en bon état et conditionnement apparents sont légalement inopérantes sous l'empire des Règles de La Haye; telles sont les clauses : « ship not responsible for leakage », « ship not responsible for loss of contents », « not responsible for crushing » (« navire pas responsable du coulage », « navire pas responsable de la perte du contenu », « pas responsable d'écrasement ») et semblables.

2. Marchandises embarquées sans protection aucune.

Il n'est pas nécessaire du tout d'insérer de clauses stipulant soit :

a) que les marchandises expédiées sont habituellement embarquées sans emballage parce qu'une pratique inchangée veut que cette classe de marchandises soit expédiée de telle manière; p.ex. barres ou feuilles d'acier; dans ce cas le destinataire ou l'endossataire est sensé être averti du conditionnement.

b) que la description des marchandises au corps du connaissement mentionne que les marchandises sont embarquées sans emballage : telle la clause « received in apparent good order and condition 100 unprotected galvanised sheets » (« reçu en bon état et conditionnement apparents 100 feuilles d'acier non emballées »).

En effet, si le chargeur de marchandises non emballées désire éviter l'insertion de clauses marginales au connaissement, il est tenu d'aider l'agent local ou le capitaine à qui il soumet le connaissement pour signature. Des deux possibilités mentionnées ci-dessus la seconde est la plus sûre si l'on pouvait mettre en doute que ces marchandises sont habituellement embarquées sans emballage.

Si aucune des deux possibilités n'est applicable, la clause type suivante doit être inscrite au connaissement :

« The goods hereby acknowledged are unprotected, and all the » Carrier's rights and immunities in the event of loss or damage by » reason of that fact are hereby reserved. » (« Les marchandises reçues ne sont pas emballées et le transporteur se réserve tous ses droits et immunités en cas de perte ou d'avaries attribuables au manque de protection »).

En réalité, cependant, elle devrait être rarement employée. Les chargeurs disposent en effet du moyen de l'éviter en adoptant (b) ci-dessus.

3. Les marchandises embarquées pourvues d'un emballage que le transporteur ou ses agents ou préposés considèrent comme inadéquat à protéger efficacement ou à contenir les marchandises pendant les vicissitudes normales du voyage maritime.

Ceci peut être une question d'expérience ou d'opinion, au sujet de laquelle le chargeur et le propriétaire du navire peuvent sincèrement ne pas s'entendre. Le propriétaire cependant se trouve dans cette situation que si la déclaration d'embarquement en bon état apparent n'est pas précisée davantage au connaissement il ne peut invoquer à sa défense l'insuffisance d'emballage lorsqu'il est assigné devant le tribunal par le destinataire qui n'est pas en même temps le chargeur. Il faut donc insister sur le fait que la simple insertion au connaissement d'une clause pour emballage insuffisant n'exonère pas ipso facto le propriétaire de la responsabilité pour les pertes et dommages subis par les marchandises en toutes circonstances : si les dommages ont été causés en réalité par le mauvais arimage ou par une autre faute contractuelle, dont il n'est pas exonéré, le moyen de défense pour emballage insuffisant ne lui profitera pas. En conséquence, la clause marginale appropriée à cette classe de litiges se limiterait à une déclaration d'opinion uniquement et la clause type se conformant à ce principe a été formulée comme suit :

« Attention is drawn to the packing of these goods, which, in the opinion of the Carrier is insufficient. All the Carrier's rights and immunities in the event of loss or of damage to the goods arising by reason of the nature or quality of that packing and/or its insufficiency are hereby expressly reserved. » (Le transporteur attire l'attention sur le fait qu'il estime l'emballage insuffisant. Il se réserve expressément tous ses droits et immunités en cas de perte ou d'avarie attribuable à la nature, à la qualité et/ou à l'insuffisance de l'emballage).

Cette clause est également nécessaire lorsque la description des marchandises au corps du connaissement réfère implicitement à un défaut ou à une insuffisance pour lesquels l'officier de bord ou l'agent ont fait des objections. Ces difficultés surgissent en pratique le plus souvent lorsque les marchandises sont embarquées en sacs simples alors qu'avant la guerre des sacs à deux plis auraient été employés, ou si le propriétaire estime qu'un tel emballage est nécessaire pour protéger ou pour garder efficacement le contenu pendant le transport. P.ex. lorsque le connaissement mentionne :

« 100 bags of potatoes in single bags »

et qu'il est désirable pour protéger le propriétaire contre les pertes ou dommages résultant du manque de solidité de sacs simples opposé aux sacs doubles; dans ce cas, la clause type mentionnée ci-dessus doit être insérée également.

IV. — Conclusions.

Il est entendu que le *modus vivendi* britannique tel qu'il est pratiqué à présent ne supprime pas toutes les contestations et ne donne pas une solution à tous les problèmes qui se présentent dans la pratique; il semble cependant qu'il constitue un progrès substantiel vers la signification des clauses marginales présentement employées vers une meilleure compréhension des difficultés entre chargeurs et propriétaires de navires. Il y a p.ex. les cas limites auxquels il a déjà été fait allusion; des marchandises chargées extérieurement défraîchées ou avariées, conditionnement qui pourrait être naturel à des marchandises particulières telles que l'acier rouillé ou les fûts bosselés. L'expérience prouve que cela est une question de degré; le métal peut être plus rouillé que de coutume et être piqué, ou les fûts peuvent être tellement bosselés qu'ils ne conviennent plus à contenir sans danger leur contenu pendant le voyage maritime ordinaire, fussent-ils arrimés en pontée.

Pendant qu'au Royaume-Uni l'on s'essayait à résoudre ces problèmes à l'échelon national, le British Liner Committee a essayé également par l'intermédiaire de la C.C.I. d'avancer la solution sur le plan international. La C.C.I. possède une série de règles concernant le crédit documentaire et le but proposé a consisté à introduire dans ces règles une définition du *connaissance net*; selon cette définition une clause exprimant uniquement *l'opinion* du transporteur — différente d'un fait — ne rendrait pas le *connaissance clausé*. Si cela avait été le cas, il s'en serait suivi que, lorsqu'un contrat de vente avait incorporé les règles de la C.C.I., un *connaissance* contenant une ou plusieurs clauses types serait net pour les besoins du contrat de vente et serait acceptable par la banque chargée de vérifier sa conformité aux termes du contrat de vente. Malheureusement, cet espoir n'a pas encore été réalisé et, les règles de la C.C.I. telles qu'elles existent à présent, n'atteignent pas le but envisagé quoique la C.C.I. ait récemment été sollicitée à amender de toute urgence ses règles en vue de

parachever son œuvre. La ligne de conduite à adopter par les propriétaires de navires est et doit rester qu'ils s'obligent eux-mêmes à insérer des clauses marginales aux connaissements dans la mesure et dans les circonstances détaillées dans le présent rapport et qu'à présent ils ne sauraient rien faire de plus si ce n'est d'abandonner la menue protection que les Règles de La Haye leur accordent, ce à quoi ils ne peuvent consentir.

Le présent rapport est soumis à titre d'explication du progrès réalisé au R.U. et dans l'espoir qu'il puisse aider à se rapprocher du but général qui consiste à supprimer le plus possible ces difficultés entravant le commerce international.

**PROCES-VERBAL DE LA REUNION DE LA
COMMISSION INTERNATIONALE TENUE A BRIGHTON,
LE 22 SEPTEMBRE 1954.**

1. Le Président ouvre la séance à 14 h. 45 et donne la parole à **Mr. C. T. Miller** (Grande-Bretagne) en tant que premier rapporteur.

2. Mr. Miller rappelle que le Rapport de l'Association britannique de droit maritime sur les clauses marginales dans les connaissements a été rédigé parce qu'on avait émis l'avis que les efforts déployés par les Anglais en vue de surmonter leurs difficultés dans ce domaine, pourraient être utiles aux autres pays, et pourraient éventuellement servir de base aux discussions du C.M.I.

3. Mr. Miller expose ensuite brièvement les 3 cas types, où la question des clauses marginales se pose, notamment :

1. Lorsque le chargeur présente à l'embarquement des marchandises dont un examen extérieur raisonnable au moment de l'embarquement peut déceler qu'elles sont visiblement endommagées, défectueuses ou dans un état de détérioration, où dont l'emballage ou le container présente des défauts.

Il est évident que dans ce cas, le connaissement *doit* être clausé afin de pouvoir établir effectivement le conditionnement réel des marchandises.

2. Lorsque les marchandises sont embarquées sans emballage aucun.

Mr. Miller a constaté qu'au Royaume-Uni l'on a rencontré beaucoup de difficultés dans ces cas, par suite du fait que les chargeurs s'opposent à ce que le connaissement soit clausé, pour la raison que les marchandises ne sont pas protégées. La solution britannique à ce problème est que les difficultés seraient abolies si le chargeur, qui, après tout est celui qui remplit le connaissement, déclarait que les marchan-

disés sont sans protection de la manière suivante : « embarquées en bon ordre et conditionnement apparents, 100 bottes de barres d'acier, sans emballage ».

En effet, si les chargeurs mettant à bord des marchandises sans emballage désirent éviter qu'une clause marginale soit insérée au connaissement, il est à leur avantage d'établir avec insistance que les marchandises ne sont pas emballées lorsqu'ils soumettent leur connaissement à la signature du capitaine ou de l'agent local.

Si cela était fait, il n'y aurait plus de difficulté légale, et il ressort des réponses au questionnaire émanant d'autres pays, que, si cette méthode était adoptée, les difficultés disparaîtraient également.

3. Lorsque des marchandises qui sont normalement emballées sont présentées à l'embarquement dans des emballages ou containers considérés par les officiers du navire ou les agents du bord comme impropres à protéger ou à contenir efficacement les marchandises au cours des vicissitudes normales d'un voyage en mer.

Mr. Miller rappelle que maints changements dans les méthodes d'emballage sont intervenus dans l'après-guerre, par exemple le remplacement de caisses en bois par des containers de carton.

Ceci est une question au sujet de laquelle les opinions peuvent honnêtement différer; elle ne laisse, toutefois, qu'une seule alternative : ou bien, si l'armateur insiste pour que le connaissement mentionne l'insuffisance d'emballage, la Banque de l'acheteur considérera le connaissement comme non-net ou bien, si l'armateur accepte une lettre de garantie en échange d'un connaissement net, il ne pourra plus invoquer pour sa défense « l'emballage insuffisant ».

Après maintes discussions entre les milieux anglais intéressés, une solution a été proposée, visant à établir en marge du connaissement que l'emballage des marchandises est insuffisant *d'après l'opinion du transporteur*. Par exemple, lorsque les marchandises sont emballées dans des sacs simples et lorsque le capitaine estime que des sacs doubles au moins sont nécessaires, le connaissement devra être clausé de façon à refléter l'opinion du capitaine. Une clause type pour une telle circonstance a été proposée et expérimentée dans le Royaume-Uni et a rencontré une approbation raisonnable.

4. Mr. Miller revient ensuite au premier cas type : lorsqu'il résulte d'un examen extérieur des marchandises que celles-ci sont visiblement

endommagées ou défectueuses de l'une ou de l'autre manière, l'armateur sera peut-être amené cependant à émettre un connaissance net en échange d'une lettre de garantie.

Les armateurs cèdent parfois aux insistances des chargeurs et deviennent ainsi complices de l'émission d'un document faux et trompeur. Mr. Miller a appris que, dans certains pays, une lettre de garantie donnée dans de telles circonstances est nulle et sans effet, même contre le chargeur. Dans le Royaume-Uni, bien que la question n'ait jamais spécifiquement été amenée devant les tribunaux, il est à supposer que ceux-ci considéreraient probablement qu'une telle lettre de garantie ne peut pas être sanctionnée.

Dans le Royaume-Uni, l'armateur qui délivre un écrit clair et non ambigu concernant le conditionnement, la qualité ou la quantité des marchandises acceptées à l'embarquement, est déchu, en vertu des règles qui régissent la preuve, du droit de prouver subséquemment que les marchandises étaient en réalité endommagées ou insuffisamment emballées.

Pour cette raison il est évident que, lorsqu'un armateur est amené à accepter une lettre de garantie, il perd le droit de démontrer plus tard la nature défectueuse des marchandises ou de leurs emballages.

Les cas de cette espèce sont estimés être assez nombreux au Royaume-Uni et la pratique doit en être déplorée.

5. Monsieur Miller déclare ensuite que Monsieur Asser et lui-même ne sont pas d'avis qu'une convention internationale puisse être conclue ou pourrait être efficace, mais qu'ils ont suggéré que des accords internationaux basés sur les principes mentionnés ci-dessus soient conclus entre les parties intéressées de façon à ce que les banques ou d'autres intéressés sachent où ils en sont et que le nombre des connaissances clausés soit diminué.

6. **M. Asser** (Pays-Bas) insiste sur le fait qu'il n'est pas le porte-parole de l'Association des Pays-Bas mais qu'il avance un point de vue personnel au sujet des questions posées par Monsieur Miller.

Il précise que, lorsqu'un assuré désire introduire une réclamation auprès de ses assureurs, il doit prouver que les marchandises étaient en bon état au commencement du voyage. Dans son pays — et il croit comprendre qu'il en est de même dans d'autres — la déclaration faite dans le connaissance constitue une présomption, opposable aux assu-

reurs, que les marchandises étaient en bon état au moment de l'embarquement. C'est la raison pour laquelle les assureurs sont lésés dans le cas où une lettre de garantie a été émise et même s'ils possèdent une action contre les armateurs — étant subrogés dans les droits de l'assuré — ils ne peuvent rien récupérer dans la plupart des cas. Tous ces éléments constituent d'autant plus de raisons pour ne pas approuver la pratique des lettres de garantie.

7. **M. Harold Hofman** (Grande-Bretagne) déclare qu'il est le délégué de la F.B.I. qui a un intérêt vital dans cette question. Il se réfère aux trois problèmes cités par Monsieur Miller et déclare que tout chargeur devra accepter la première et la deuxième solution préconisées par celui-ci.

En ce qui concerne le troisième problème, il se réfère au manque d'emballage du type d'avant-guerre et aux difficultés qu'éprouvent de ce fait, notamment les armateurs habitués à considérer un certain type d'emballage comme essentiel (par ex. en bois) et à clauser les connaissements dans les cas où un emballage de remplacement est employé, emballage qui, de l'avis du chargeur est tout à fait adéquat, à condition que l'armateur le manipule et l'arrime avec les soins ordinaires.

Monsieur Hofman déclare toutefois que l'attitude des armateurs a changé récemment et qu'ils adoptent actuellement une attitude plus réaliste à l'égard de l'évolution moderne des emballages.

Monsieur Hofman insiste sur la situation difficile des armateurs qui naturellement désirent se protéger en clausant les connaissements. Les banques aussi doivent affronter les mêmes difficultés lorsqu'elles sont amenées à interpréter les clauses ambiguës d'un connaissement.

Il n'est pas raisonnable de blâmer les banques à cet égard puisqu'elles sont tenues par les conditions de la lettre de crédit.

Monsieur Hofman estime que la solution la plus pratique du problème consiste à apprendre aux chargeurs à donner une description adéquate de l'emballage de leur marchandise.

Si l'emballage était décrit de façon détaillée dans le corps du connaissement, il ne faudrait pas clauser nécessairement.

Monsieur Hofman précise que certaines lignes consultent leurs chargeurs importants en ce qui concerne l'emballage et il exprime l'avis que de grands progrès peuvent être réalisés si les armateurs élaborent des emballages type en collaboration avec les chargeurs.

8. **Mtre de Grandmaison** déclare que deux points sont clairs en France. En premier lieu les banques doivent suivre les instructions de leur client; les juges français sont très stricts dans l'interprétation de ces instructions et les banques ne parviennent pas à se faire rembourser par leur client si elles ont payé erronément. En second lieu les banques françaises sont liées par les usages uniformes en matière de crédit documentaire (révision de 1951) et tout spécialement par leur article 18.

En ce qui concerne les lettres de garantie, les juges français considèrent que l'émission d'une lettre de garantie constitue une modification des relations contractuelles entre l'armateur et le chargeur (voir article 1321 du code civil — contre lettre) et qu'elle n'a aucune utilité excepté entre les parties contractantes c'est-à-dire qu'elle n'a pas d'effet contre le destinataire ou l'endossataire. En France certaines lettres de garantie sont valables et d'autres sont considérées comme frauduleuses. Par exemple dans le cas d'une discussion technique entre le capitaine et le chargeur au sujet du degré de rouille relevé sur un lot de barres en fer, les juges pourraient considérer que le capitaine ne possédait pas les connaissances suffisantes en la matière et que, pour cette raison, une lettre de garantie remise dans pareil cas pourrait ne pas être entachée de fraude. D'autre part dans le cas où il n'y a pas de preuve d'intention frauduleuse caractérisée, la lettre de garantie est nulle quoique l'armateur reste responsable vis-à-vis du destinataire.

Jusqu'à présent aucune discussion réelle n'a eu lieu en France et Mtre de Grandmaison est d'opinion qu'une convention internationale n'est pas nécessaire et que des accords régionaux entre les branches d'activité intéressées constituent la meilleure solution.

9. **M. S. Brinck** (Suède) déclare qu'il intervient comme un homme d'affaire et non pas comme un juriste.

Il déclare que, d'après son expérience, le nombre de réclamations introduites sous couvert de connaissements régis par les règles de La Haye croît sans cesse, les réceptionnaires réalisant que les règles de La Haye leur offrent la possibilité de se faire de l'argent aux dépens des armateurs. C'est la raison pour laquelle une solution doit être prévue le plus vite possible. Il ne propose toutefois pas d'amender les règles de La Haye mais estime que les accords entre les parties intéressées constituent la bonne voie à suivre.

Monsieur Brinck estime qu'il est regrettable que, lors de la révision de la définition du connaissement net, on n'ait pas prêté attention à la situation difficile dans laquelle se trouve le transporteur en matière de description des marchandises dans le connaissement. Actuellement, les clauses dont la Chambre de Commerce Internationale autorise l'inscription conformément à l'article 18 et qui n'empêchent pas le connaissement de rester net, n'assurent aucune protection pour les armateurs dans le cadre des Règles de La Haye.

Monsieur Brinck ajoute qu'il sera incontestablement très difficile d'amener la Chambre de Commerce Internationale, tellement peu de temps après la Conférence de Lisbonne, à réviser les prescriptions de l'article 18, mais qu'un essai sérieux vaut certainement la peine d'être fait.

En Suède la pratique des lettres de garantie est reconnue mais les questions concernant leur validité n'ont pas encore été tranchées par les tribunaux suédois.

Les destinataires ont le droit de demander au transporteur si une lettre de garantie a été émise et de leur en faire connaître le contenu. Les lettres de garantie ne sont toutefois pas considérées comme étant désirables en Suède. Il n'est pas équitable que les armateurs courent le risque de perdre un client si celui-ci n'est pas disposé à accepter une lettre de garantie, qui ne pourra pas être acceptée dans le pays du destinataire.

10. Monsieur Brinck poursuit en donnant quelques chiffres intéressants. En 1953 environ 100.000 connaissements ont été négociés par l'intermédiaire des banques suédoises dans le cadre des lettres de crédit. Dans plus ou moins 600 cas la question s'est posée de savoir si le connaissement était net ou pas. Le nombre de cas où une réserve précise concernant la description des marchandises a été insérée dans le connaissement est probablement inférieur à 50. Les assureurs suédois l'ont informé que dans près de 60 % des envois de papier de journal, des lettres de garantie ont été émises. Par contre les envois de marchandises générales n'ont donné lieu à l'émission d'une lettre de garantie que dans 1 % des cas. Il semble donc qu'en pratique on émet une lettre de garantie plutôt que d'insérer une clause marginale. Il est d'avis que le nombre total des lettres de garantie émises en échange des connaissements clean dans le cadre des lettres de crédit à l'exportation est, en Suède, de l'ordre de 3.000 par an.

Il a essayé d'examiner la question des différences dans le nombre de pièces ou dans les quantités mentionnées au connaissement. Il lui semble qu'il pourrait être possible d'inclure dans les règles et usances uniformes en matière de crédit documentaire une règle par laquelle il serait permis aux banques de retenir une partie du prix de vente correspondant au manquant.

La question est plus compliquée toutefois en ce qui concerne l'emballage ou la description des marchandises. Monsieur Brinck ne comprend pas pourquoi l'association britannique de droit maritime ne s'est pas efforcée davantage de trouver une solution à ces questions dans le cadre de la Chambre de Commerce internationale.

Il suggère de rechercher une solution dans le cadre de la Chambre de Commerce Internationale à moins que les règles de La Haye ne doivent être abolies.

11. Monsieur Miller répond à la question de Monsieur Brinck de savoir pourquoi les Anglais n'ont pas accepté les règles et usances uniformes en matière de crédit documentaire (1951) que ces règles ne résolvent pas le troisième problème qu'il a posé antérieurement. Les Anglais n'ont pas pu obtenir l'insertion dans l'article 18 d'une clause réglant la question de la différence d'opinion fréquemment rencontrée dans les cas précisés dans le problème n° 3. Les clauses autorisées dans cet article ne sont d'ailleurs pas valables au Royaume-Uni et n'ont aucune utilité.

12. **M. Charles S. Haight** (Etats-Unis d'Amérique) déclare que les banques américaines n'accepteraient pas la clause type proposée par les Anglais pour résoudre le problème n° 3. Il pense qu'elles ne voudront pas prendre position dans cette divergence d'opinion et qu'elles suivront l'avis du capitaine. Les banques américaines suivront les règles et usances uniformes de la Chambre de Commerce Internationale dans lesquelles la clause anglaise n'a pas été incorporée.

Il est d'avis toutefois qu'il serait utile que la clause anglaise soit incorporée dans les règles uniformes.

En ce qui concerne le problème n° 1, Monsieur Haight déclare qu'est qualifié de crime aux Etats-Unis le fait d'émettre un connaissement net frauduleux mais qu'à sa connaissance aucune poursuite pénale effective n'a été faite jusqu'à présent.

Il est d'avis que, si une convention internationale était conclue et si cette convention comprenait une stipulation qualifiant de crime le fait d'émettre un connaissance frauduleux, les tribunaux américains suivraient probablement plus strictement les lois établissant le caractère criminel de pareils actes.

Monsieur Height pense que la solution consiste dans une convention internationale à défaut de laquelle les négociations entre les milieux commerciaux intéressés pourraient éclaircir la situation.

13. **M. Van der Feltz** (Pays-Bas) insiste sur le fait que le rapport hollandais exprime l'opinion de toutes les parties hollandaises intéressées. Il pense que le présent problème est une question de pratique commerciale et non pas de législation; c'est la raison pour laquelle les difficultés devraient être résolues par des gens d'affaires. La solution pratique est contenue dans l'article 18 des règles et usances uniformes en matière de crédit documentaire et il vaudrait mieux attendre et voir comment ces règles se comportent dans la pratique. Il propose en conséquence de rayer ce sujet de l'agenda ou de limiter la question à la validité des lettres de garantie.

14. A la suite de cette intervention le Président pose à l'assemblée la question de savoir si l'on pense généralement qu'une convention internationale est réalisable ou souhaitable ou s'il faut préférer des accords et des arrangements régionaux. Monsieur Haight exprime l'avis qu'une convention internationale constitue le but à poursuivre mais que, à défaut de pareille convention, des accords régionaux constituent la meilleure solution.

15. **M. Sørensen** (Danemark) déclare également que d'après lui le C.M.I. devrait s'efforcer d'obtenir une convention internationale.

16. **M. R. Fuchs** (Yougoslavie) explique qu'il n'a pas envoyé de réponse au questionnaire parce que la Yougoslavie est occupée actuellement à recodifier son droit maritime. Il donne un aperçu de la loi yougoslave régissant la matière. Il est d'avis que la meilleure solution consistera dans une coopération entre les parties et la Chambre de Commerce Internationale spécialement en ce qui concerne la définition d'un connaissance net.

17. **M. Brinck** revient sur la question de l'article 18 et explique qu'il n'a pas eu l'intention de dire que les règles et usances uniformes

constituent nécessairement la bonne solution mais constituent un pas dans la bonne direction. Il dit qu'il a confiance que l'association britannique de droit maritime parviendra à faire adopter par la Chambre de Commerce britannique les propositions faites par le British Liner Committee, propositions qui ont apparemment été acceptées en général.

Il pense que le C.M.I. devrait rédiger un aperçu de toute la question et la soumettre aux Associations Nationales.

18. **M. Berlingieri** (Italie) déclare qu'il est d'avis qu'aucune convention internationale n'est nécessaire.

19. **M. Spiliopoulos** (Grèce) déclare qu'il a écouté avec intérêt les statistiques relatives à la pratique des lettres de garantie données par Monsieur Brinck. Les Etats-Unis d'Amérique étant d'avis qu'une convention internationale est souhaitable, il propose que l'association américaine prépare le projet d'une telle convention, projet qui facilitera l'étude à entreprendre par les Associations Nationales.

20. **M. Charles S. Haight** (E.U.A.) dépose ensuite à la grande satisfaction de l'assemblée la motion suivante :

« Que la commission devrait continuer l'étude des problèmes discutés à cette réunion; que dans ce cadre l'association des Etats-Unis s'engage à préparer et à soumettre aux rapporteurs Monsieur Miller et Monsieur J.T. Asser, un premier projet de convention internationale relatif aux lettres de garantie et aux clauses marginales dans les connaissements, projet qui devra être soumis au Bureau Permanent et aux associations nationales. »

Le Président soumet la motion à l'Assemblée qui l'approuve à l'unanimité. Le Président remercie ensuite Monsieur Haight pour son initiative pour compte de l'association américaine et lève la séance à 16 h. 15.

PREMIER PROJET DE CONVENTION

NOTE.

Faisant suite à la requête contenue dans la résolution faite par la Commission Internationale à Brighton, l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis a préparé un premier projet de Convention Internationale concernant les clauses marginales des connaissements, Convention qui, dans certaines circonstances, pourrait également porter sur la validité des lettres de garantie.

Pendant les discussions d'Amsterdam de 1927 et dans la réponse de certains membres de la Commission Internationale actuelle, on a insisté sur les difficultés pratiques résultant de la nécessité d'émettre des connaissements nets dans des cas où une discussion est possible, quant à savoir si le conditionnement apparent des marchandises est bon, par exemple : des produits en acier rouillés superficiellement et des emballages de remploi souillés. Nous avons envisagé l'incorporation dans la Convention proposée d'une disposition rendant l'emploi des lettres de garantie valable dans certaines circonstances où une discussion honnête peut surgir au sujet de l'état et du conditionnement des marchandises au moment de l'embarquement. Nous avons envisagé la solution qui consiste à permettre au chargeur d'apposer au connaissement une clause par laquelle il déclare que les marchandises étaient en réalité en bon état. Toutefois, il s'est avéré que cette inscription rendrait le connaissement inacceptable par les banques, de sorte que cette idée a été écartée du projet.

Le projet ci-dessous est présenté comme une base de discussion et non comme une recommandation de l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis. D'ailleurs, notre Association n'étudiera pas les détails de ces questions avant que ce premier projet n'ait été étudié par le

Bureau Permanent et par les Associations nationales et avant qu'un projet de Convention n'ait été proposé par le Comité Maritime International.

L'Association de Droit Maritime des Etats-Unis,
WILBUR H. HECHT,
Secrétaire.

New-York, le 28 juin 1955.

PROJET.

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant admis que le crédit accordé aux connaissements négociables en ce qui concerne leurs déclarations sur le nombre de colis et de pièces, les quantités ou le poids, et l'état et le conditionnement apparents des marchandises, constitue un élément essentiel du commerce international et ayant reconnu la nécessité de protéger ce crédit contre la pratique qui consiste à émettre des connaissements contenant des déclarations fausses en ce qui concerne le point repris ci-dessus, ont décidé de conclure la Convention que voici :

Article I.

Toute personne qui, sciemment ou dolosivement fait ou émet ou aide à faire ou à émettre ou fournit ou aide à fournir ou négocie ou cède à titre onéreux un connaissement négociable couvrant un transport de marchandises par mer d'un port ou d'un lieu d'un pays qui a ratifié la présente Convention vers un port ou un lieu d'un autre pays, et contenant une déclaration fausse en ce qui concerne le nombre de colis ou de pièces, la quantité ou le poids, ou l'état et le conditionnement apparents des marchandises, sera passible de poursuites pénales.

Article II.

Toute personne qui, sciemment ou dolosivement demande à un transporteur ou à un représentant d'un transporteur de faire ou

d'émettre un connaissement négociable contenant une fausse déclaration en ce qui concerne le nombre de colis ou de pièces, la quantité ou le poids, ou l'état et le conditionnement apparents des marchandises, et toute personne qui amène une autre personne à faire une pareille demande, qu'on ait accédé à celle-ci ou non, sera également passible de poursuites pénales.

Article III.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à passer, conformément à leurs constitutions respectives, les lois propres à réaliser les stipulations de la présente Convention et en particulier à prévoir des peines effectives pour les personnes coupables d'infractions définies dans la présente Convention.

RESPONSABILITÉ
DES
TRANSPORTEURS MARITIMES
A L'ÉGARD DES
PASSAGERS

PROJET DE RAPPORT INTERNATIONAL

15 août 1954

La Commission Internationale a terminé ses travaux et elle a mis le Comité de rédaction en mesure de préparer un texte qui sera soumis à l'examen de la Conférence restreinte du C.M.I. à Brighton.

Avant de commenter le projet actuel, il importe de formuler quelques observations qui permettront de mieux comprendre le but que s'est assigné la Commission Internationale.

Observations générales.

I.

Il faut tout d'abord constater la diversité des solutions apportées à ces problèmes par les Législations et les Tribunaux des grandes Nations maritimes et il nous apparaît nécessaire de rappeler très brièvement les principes juridiques qui régissent le transport des passagers dans les différents pays :

— En Angleterre, la liberté contractuelle est de règle. Le transporteur est libre de stipuler à l'égard de ses passagers les plus larges exemptions de responsabilité et les mentions figurant sur le titre de transport s'imposent même aux ayants-droit du passager décédé.

— En Belgique, une présomption légale de responsabilité pèse sur le transporteur, mais elle peut être combattue par la preuve contraire. La liberté des conventions existe en ce sens que le transporteur peut valablement s'exonérer de sa responsabilité à la condition qu'il ne transgresse pas les limites de l'ordre public et des bonnes mœurs.

— Aux Etats-Unis, les clauses d'exonération de responsabilité sont nulles comme contraires à l'ordre public et les limitations de responsabilité sont systématiquement écartées ou condamnées.

— Dans les Pays Nordiques (Danemark, Norvège, Finlande, Suède) la loi fait peser sur le transporteur une présomption de responsabilité, mais limite forfaitairement la responsabilité du transporteur en cas de décès et de dommages corporels survenus au passager.

— En Grèce, les exonérations sont interdites en ce qui concerne la mort et les blessures du passager.

— En Italie, le transporteur maritime doit prouver que l'accident n'est pas la conséquence d'une faute qui lui est imputable.

— En France, où il n'existe pas de loi réglementant le transport des passagers, le régime de la liberté conventionnelle est complet, mais, depuis l'arrêt célèbre du « Lamoricière », cette liberté n'existe plus lorsque l'action en réparation est intentée par les ayants-droit d'un passager décédé. En effet, une présomption de faute pèse sur le transporteur lui-même devenu gardien de son navire et il ne pourra écarter cette présomption qu'en prouvant l'existence d'un cas de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui sera pas imputable.

Les conséquences de cette innovation jurisprudentielle de la Cour de Cassation française, sont nombreuses. Les clauses attributives de compétence ne peuvent plus être opposées aux parents de la victime; la prescription annale est définitivement écartée; le nombre des personnes habilitées à engager des procédures est presque illimité. Enfin, il faut craindre que le transporteur ne puisse pas limiter sa responsabilité en invoquant les dispositions de la loi française sur l'abandon en nature ou celles de la Convention de Bruxelles de 1924 sur l'abandon en valeur.

Nous savons, en effet, que le texte national et la Convention internationale stipulent que si la faute de l'armateur est établie, cette limitation n'existera plus. Or, si l'on applique le système établi par la Cour de Cassation, on est obligé de constater que l'armateur présumé en faute ne pourra plus réclamer le bénéfice de la limitation de responsabilité.

— Aux Pays-Bas, la loi déclare le transporteur responsable sauf dans les cas de force majeure. Par ailleurs, les clauses d'exonération sont interdites lorsqu'elles ont pour but de décharger le transporteur de son obligation de bien armer, d'équiper et d'approprier le navire au transport auquel il est destiné.

— En Suisse, la faute lourde et le dol paralysent l'effet des clauses d'exonération;

— En Yougoslavie enfin, une loi en préparation fera peser sur le transporteur une présomption de responsabilité et l'effet des « négligences clauses » sera limité.

Tel est l'état général du Droit en pareille matière.

Si donc, dans certains pays, on rencontre des solutions moyennes assurant une protection raisonnable des passagers et respectant les principes traditionnels d'exonération et de limitation de responsabilité du transporteur, on constate aussi que certains législateurs, ou à leur défaut les Tribunaux, ont introduit dans le Droit des Transports maritimes une « obligation de sécurité » inconcevable en pareille matière.

Par ailleurs, il est impossible de nier que le grand courant qui s'est manifesté au début de ce siècle et qui tend à protéger l'homme en face de la machine et en face de celui qui la contrôle techniquement et financièrement, a pénétré dans le domaine du droit maritime.

On exige aujourd'hui — souvent avec exagération — du transporteur et de ses préposés, des qualités d'adresse et de prévoyance exceptionnelles. Si de telles mesures trouvent leur justification dans cette idée généreuse qu'est la protection des faibles elles n'en risquent pas moins de conduire à certains excès et notamment à celui de relever des fautes qui n'existent pas et à ignorer systématiquement cette notion traditionnelle et toujours vraie, du partage des risques dans l'expédition maritime.

Seule une réglementation internationale permettra de sauvegarder ces principes.

II.

Ceci nous conduit à examiner les efforts qui ont été tentés avant les nôtres.

C'est en 1907, à la Conférence de Venise, que l'on songea pour la première fois à unifier certaines règles en matière de transport des passagers. Cependant la nécessité d'arriver à un règlement rapide des difficultés relatives au transport des marchandises, rejeta au second plan ces études.

L'idée fut reprise en 1917 par Sir Norman Hill sous une forme tout à fait différente. Sir Norman Hill, qui était convaincu que l'on

ne pouvait raisonnablement prétendre imposer à un passager la charge de la preuve des négligences commises par le transporteur maritime. voulut résoudre la difficulté en proposant une solution commerciale à ce problème.

Il estima que l'on pourrait instituer une assurance obligatoire du passager qui serait ainsi substituée à la responsabilité de l'armateur. Cette proposition, qui fut examinée aux Conférences d'Edimbourg et d'Amsterdam, fut accueillie assez favorablement par l'Armement britannique, mais elle se heurta à l'opposition des autres délégations qui estimèrent que leurs Gouvernements respectifs n'admettraient jamais une Législation permettant aux armateurs de s'exonérer par avance sous le couvert d'une assurance.

Les travaux de la commission internationale désignée à cette époque s'arrêtèrent là et ce fut regrettable.

En réalité, si Sir Norman Hill avait donné tant d'importance à ce problème, c'est qu'il pressentait avec raison que si les armateurs ne prenaient pas un jour l'initiative de concessions, n'assuraient pas eux-mêmes une protection du passager, les Tribunaux et sans nul doute après eux les Parlements, imposeraient aux transporteurs de passagers, d'une façon ou d'une autre, au nom de l'intérêt social, des charges rendues plus lourdes encore par l'ignorance qu'ils pourraient avoir du particularisme du Droit Maritime.

L'évolution du Droit à laquelle nous assistons, nous montre que l'initiative devait être reprise, sous une forme différente peut-être, et c'est le grand mérite de l'Association Maritime italienne, que d'avoir proposé de reprendre la tâche assignée au C.M.I. par le grand juriste anglais, il y a trente années.

III.

Le projet actuel de la Commission s'est cependant heurté à une objection préjudicielle capitale, celle qui a été formulée par l'Association Britannique du Droit Maritime.

Cette objection peut se résumer ainsi :

« Les Armateurs anglais et ceux des pays où la limitation contractuelle existe, ont intérêt à ne pas abandonner cette protection qui est efficace partout sauf aux Etats-Unis.

« Le régime actuel de la liberté contractuelle ne pourra faire place au régime prévu par le projet de Convention, qu'au cas où les Etats-Unis adhèreraient à cette Convention, abandonnant ou amendant leur système actuel. »

La Commission a mesuré l'importance de cette objection, elle a cependant pensé qu'elle ne devait pas s'arrêter dans ses efforts.

Il n'est pas déraisonnable de penser que les Parlements se saisiront un jour de ces problèmes. Ils s'étonneront sans doute d'apprendre que le transporteur maritime est libre d'insérer toutes les clauses qu'il désire dans le contrat de transport de personnes, alors qu'il ne possède pas cette liberté pour le transport des marchandises.

Ce jour-là, les législateurs prendront des mesures obligatoires qui pourront être préjudiciables aux intérêts de l'armement.

Aussi, l'armateur qui jouira dans son pays d'un grande liberté contractuelle, ne pourra plus se prévaloir des clauses classiques d'exonération ou de limitation, lorsque son navire aura pénétré dans les eaux territoriales d'un pays où il existera une loi obligatoire qui lui sera applicable.

Le grand danger est donc que chaque pays établisse une loi nationale à sa façon et qu'en l'absence de texte, une interprétation jurisprudentielle semblable à celle qui a prévalu dans le cas du « Lamoricière » ne se répande.

Par ailleurs, il nous apparaît que le meilleur moyen pour obtenir des Etats-Unis une atténuation dans la rigueur de sa loi nationale, serait de proposer un jour aux législateurs de ce pays un texte conventionnel qui les rassure par son équilibre et sa sagesse.

Les E.U.A. ont ratifié sans arrière-pensée la Convention de Varsovie qui pose le principe d'une limitation des responsabilités comme condition de transport.

Les risques de l'air diminuent chaque jour et les transports aériens sont aussi sûrs que les transports maritimes.

La Commission souhaite que l'Association Anglaise de Droit Maritime examine ces raisons.

Le Pavillon britannique qui couvre les plus importants transports de passagers, n'est-il pas plus vulnérable que les autres ?

Les Armateurs britanniques ne pourront jamais empêcher les Pays étrangers de leur appliquer les règles les plus sévères. Dans ce cas, il

nous apparaît qu'une Convention internationale constituera pour eux la plus sûre des protections.

Telles sont les remarques préliminaires qui devaient être faites.

Faut-il ajouter pour terminer, que le texte qui est soumis à l'examen de la Conférence ne doit être considéré que comme une base de discussion. Il ne fait aucun doute qu'il devra et qu'il pourra être amélioré.

Commentaires sur les articles.

Article 1^{er}.

Conformément à un usage anglo-saxon qui a été suivi notamment par les rédacteurs des Conventions de Bruxelles de 1924 sur le Transport des marchandises et de 1952 sur la saisie conservatoire des navires, la Convention actuelle contient des définitions. L'énoncé de ces définitions paraît suffisamment clair pour que leur application ne prête pas à interprétation.

Toutefois, une observation doit être formulée au sujet de l'une d'entre elles :

b) Contrat de transport :

Le projet initial prévoyait que seuls les transports à titre onéreux seraient intégralement régis par la Convention, les transports gratuits n'étant soumis au régime conventionnel qu'en ce qui concerne les seules dispositions relatives aux exonérations et limitations de responsabilité. Toutes autres difficultés devant être résolues selon la « lex fori ».

Cette réglementation était critiquable.

En effet, en premier lieu, le passager transporté gratuitement pouvait bénéficier d'un régime privilégié par rapport aux autres passagers, ce qui était contraire à l'équité. En second lieu, le transporteur risquait d'être attiré devant des juridictions nouvelles et différentes de celles prévues par la Convention, ce qui constituait pour lui, un inconvénient très grave.

Il a paru raisonnable de ne prévoir qu'un seul statut pour tous les passagers avec une exclusion, celle des passagers clandestins, pour lesquels aucun contrat de passage n'intervient et dont une convention internationale devra un jour régler le sort.

d) les « bagages » du passager ne peuvent comprendre que les objets ou effets destinés à l'usage personnel du passager.

Une « collection de robes » se trouvant dans les bagages d'un mannequin, des toiles figurant parmi ceux d'un marchand de tableaux, ne seront pas assimilés aux « bagages » accompagnant habituellement la passagère ou le passager.

Article 2.

Cet article définit la portée d'application de la convention. Cette portée d'application est déterminée par deux critères, indépendant l'un de l'autre; un premier critère tiré de la nationalité des parties, un second critère tiré de la stipulation de ces mêmes parties.

Dans quelles conditions la Convention va-t-elle s'appliquer ?

La première condition est que la nationalité des parties au contrat de transport soit différente. La Convention ne s'applique pas lorsque le passager et le transporteur sont ressortissants du même Etat.

La deuxième condition d'application est déterminée soit par la nationalité du navire transporteur, soit par la stipulation des parties.

Tout d'abord, l'appartenance du navire à un ressortissant d'un Pays Contractant entraîne l'application de la Convention. La loi du Pavillon s'impose au passager.

Mais la Convention s'applique aussi au transport dont le point de départ ou le point d'arrivée, tel que stipulé au contrat, se trouvera dans un Etat contractant.

C'est ainsi que même si le transporteur et le passager ne sont pas ressortissants d'un Pays contractant, le passager pourra toujours attirer le transporteur devant une juridiction compétente d'après la Convention, et se prévaloir des dispositions conventionnelles à son encontre.

L'adoption de ce double critère a pour conséquence d'étendre considérablement le champ d'application du texte conventionnel. Ce texte permet à un transporteur ressortissant d'un Etat Contractant d'opposer les dispositions conventionnelles à un passager qui effectuera un voyage entre deux pays non contractants.

De même procurera-t-il une protection efficace du passager qui plaidera devant les Tribunaux d'un Pays contractant.

Ce nouveau texte présente un progrès certain sur le premier projet.

Celui-ci ne prévoyait, en effet, l'application de la Convention internationale que lorsque le point de départ se trouvait dans un Etat contractant.

La première rédaction avait été inspirée par les dispositions de la Convention de 1924 sur le transport des marchandises. L'art. 10 de cette Convention prévoyait, en effet, que ces dispositions ne s'appliqueraient qu'à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

Si l'on s'en était tenu à cette rédaction, le champ d'application de la convention s'en serait trouvé singulièrement diminué.

Pour rendre plus claires ces définitions, il nous paraît nécessaire de les illustrer par quelques exemples :

C'est ainsi que pour une traversée des Etats-Unis en France, la Convention s'appliquera si le navire bat le pavillon d'un Etat contractant. Elle ne s'appliquera pas si le passager et le transporteur sont ressortissants d'un même Etat, même contractant.

Pour une traversée de Hollande, pays contractant, à destination de l'Egypte, pays non contractant, la Convention s'imposera aux juges hollandais saisis d'un recours, même si le navire ne dépend pas d'un pays contractant, le point de départ se trouvant dans un pays contractant.

Pour un voyage d'Argentine, pays non contractant, à destination de l'Espagne, pays contractant, la Convention s'imposera aux juges espagnols saisis d'un recours, car le point d'arrivée se trouve en Espagne, pays contractant.

Article 3 à 10.

Remarque préliminaire :

Les art. 3 à 10 contiennent les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur, aux exonérations dont le transporteur peut bénéficier et aux limitations qui sont apportées à sa responsabilité.

Avant d'examiner le sens et la portée de chacun de ces articles, il importe de rappeler l'économie du système proposé.

Deux questions devaient être résolues : la première était celle de déclarer responsable; la seconde, celle de savoir, au cas où cette responsabilité serait admise, dans quelles conditions elle pourrait être limitée.

1) La Convention pose tout d'abord le principe de la responsabilité du transporteur pour les dommages subis par le passager ou ses bagages.

Le transporteur a l'obligation de conduire le passager et ses bagages, sains et saufs, à destination; en conséquence, il est responsable du dommage survenu.

Toutefois, la Convention exige l'existence d'un lien de causalité entre le dommage et le transport (art. 3). Ceci étant, ce principe de responsabilité est tempéré par des exonérations (art. 5) et, en tout cas, par une limitation légale de responsabilité (art. 7).

2) Les exonérations sont prévues sous la forme de « cas exceptés » presque semblables à ceux que les Règles de La Haye ont rendus familiers.

La responsabilité du transporteur est donc, en principe, écartée *de droit* dans les cas énumérés.

Toutefois, il existe des *degrés* dans cette exonération légale.

Elle ne produira un effet absolu que dans le cas où les *fautes nautiques* commises par le capitaine et autres préposés du transporteur auront pour conséquence soit le naufrage, soit l'abordage soit l'échouement du navire.

Dans ces circonstances, le passager ou ses ayants-droit n'auront pas la possibilité de combattre cette irresponsabilité par l'administration d'une preuve contraire.

Ils subiront la loi des « cas exceptés »; ce risque du transport s'impose définitivement et irrémédiablement à eux.

Cette exonération ne pourrait être écartée qu'au cas où la *faute personnelle* du transporteur serait démontrée (art. 8).

Cette rigueur est atténuée pour les autres « cas exceptés ». L'irresponsabilité s'effacera si l'on établit la faute personnelle du transporteur ou la faute des préposés.

Le passager ne supportera donc ces risques qu'autant qu'il ne sera pas en mesure de prouver une faute et *même* celle des préposés du transporteur.

3) La responsabilité du transporteur sera en tout cas *limitée*.

Une réparation forfaitaire du dommage s'imposera au passager ou à ses ayants-droit.

Cette limitation aura une portée absolue pour les fautes commises par le transporteur ou ses préposés. Seule, une faute personnelle « inexcusable » du transporteur pourrait entraîner la déchéance de ce droit à limitation.

Tel est le système préconisé. Il nous paraît sauvegarder les droits des passagers et respecter une tradition à laquelle les peuples maritimes sont attachés par-dessus tout, à savoir l'irresponsabilité totale de l'armateur, lorsque ses préposés ont commis, dans la conduite du navire et la pratique de la navigation, des fautes majeures qui ont entraîné la perte du navire.

Qu'en résulte-t-il sur le plan des preuves ? (Car en réalité dans tout procès, la preuve constitue, pour celui qui doit la faire, une lourde charge). Une fois la preuve du « cas excepté » fournie par le transporteur le passager devra à son tour, rapporter une preuve pour combattre l'irresponsabilité totale du transporteur pour son fait et celui de ses préposés.

Le passager devra aussi rapporter une preuve s'il veut obtenir que le transporteur soit déchu de son droit à limitation de responsabilité.

Enfin, le transporteur aura la charge d'une preuve lorsque le dommage sera dû, soit à l'innavigabilité du navire, soit à toute autre cause ne provenant pas de son fait ou de celui de ses préposés.

La Commission croit avoir trouvé là une solution qui satisfait les légitimes préoccupations des juges et des Parlements et les droits traditionnels des transporteurs maritimes.

Système qui est selon le Doyen Ripert :

« le système original et vrai du droit maritime qui voulait que les deux « parties soient associées aux risques du transport et qu'on détermine « dans chaque cas, quelle est celle des deux qui supportera le risque. »

Article 3.

Cet article pose donc le principe général de la responsabilité du transporteur.

Il existe donc une présomption de responsabilité à son encontre.

Cette responsabilité ne produira son plein et entier effet que dans le cas où le transporteur ne sera pas en mesure de la combattre en invoquant un événement énuméré par l'art. 5.

Toutefois, ce qui est remarquable dans cet article, c'est la stipulation qui impose l'existence d'un lien quelconque de causalité entre le dommage et les opérations du transport.

Il ne suffit pas, en effet, que le dommage se soit produit à bord du navire, il faut qu'il se soit produit, non seulement en cours de transport, mais en relation avec les opérations du transport.

L'introduction implicite de cette notion de cause qui existe dans tous les Droits, constitue une sauvegarde pour le transporteur. Ce qui importe, c'est la qualification de l'acte causal.

La Commission a voulu créer par là, un lien de dépendance obligatoire entre le dommage et les opérations du transport, étant entendu toutefois que la preuve imposée au passager ne sera pas aussi rigoureuse que celle exigée par la conception doctrinale de la cause « adéquate ».

Article 4.

Cet article concerne les bagages.

La Commission a fait une distinction entre trois catégories de bagages :

a) *Les bagages enregistrés :*

Ces bagages, qui sont pris en charge par le transporteur avant l'embarquement, pourraient être, en principe, assimilés à des marchandises, car ils sont sous la surveillance permanente et sous le contrôle constant du transporteur.

Cependant, les législations nationales considèrent le transport des bagages comme un contrat accessoire au transport des personnes et en général, ce transport n'obéit pas aux règles édictées sur le paiement du fret, la contribution aux avaries communes, la suppression du droit de rétention.

En fait, le transporteur prend la charge des bagages par l'enregistrement, il constate leur bon état, il a donc l'obligation de les restituer en bon état comme il les a reçus et le voyageur a l'obligation de les retirer à l'arrivée.

Pour dégager sa responsabilité en cas de dommage, le transporteur devra donc invoquer les clauses d'exonération habituelles qui sont prévues par l'art. 5 suivant.

b) *Les bagages de cabine*, bagages placés dans la soute de prévoyance, objets déposés dans les chambres fortes ou les coffres-forts du navire :

Le régime de ces divers bagages et objets est un régime spécial. En effet, que ce soit les bagages de cabine qui sont embarqués par les soins des passagers eux-mêmes; que ce soit les bagages logés en soute de prévoyance et auxquels les passagers peuvent avoir accès pendant la traversée, que ce soit les objets déposés dans des coffres-forts mis à la disposition des passagers, la Commission a estimé que le passager conservait tout au long du voyage un contrôle très précis sur ces catégories de bagages et il est apparu normal que la responsabilité du transporteur ne puisse être reconnue que dans la mesure où le passager aura rapporté la preuve d'une faute du transporteur ou de ses préposés.

c) *Objets précieux* :

Le transporteur est traité comme un hôtelier : sa responsabilité ne pourra être retenue que s'il est considéré effectivement comme dépositaire de ces objets précieux.

Ainsi donc, il n'en sera responsable que lorsqu'il aura accepté expressément la garde de ces objets. Toutefois, le passager devra justifier sa demande d'indemnité en cas de perte.

Article 5.

Cet article traite des cas d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime. Nous pouvons dire qu'il s'agit là de la disposition-clé de cette convention.

La Commission a repris la plupart des dispositions qui figurent dans l'art. 4 de la Convention de Bruxelles sur le transport des marchandises.

Alinéa 1^{er}.

Elle a posé tout d'abord dans l'al. 1 le principe de l'exonération de responsabilité du transporteur pour cause d'innavigabilité ou de vice caché du navire, sous réserve de l'exercice d'une diligence raisonnable.

Cette disposition ne figurait pas dans le projet initial de la Convention. En effet, certains délégués estimaient qu'il existait une contradiction entre le fait de mettre le transporteur dans l'obligation de

conduire le passager sain et sauf à destination (art. 3) et celui de se borner seulement à lui imposer de prendre toutes mesures utiles pour atteindre ce résultat, à savoir : mettre à la disposition du passager un navire en bon état de navigabilité.

Avant de justifier les raisons qui ont incité la Commission à introduire cette notion nouvelle, il importe de rappeler que la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 avait déjà apporté une protection sérieuse au transporteur. En effet, avant elle, il était admis que le transporteur était responsable des pertes et dommages survenus aux marchandises par suite de l'innavigabilité du navire.

L'art. 4-1^o du texte international supprima « cette garantie absolue appliquée dans chaque contrat de transport par l'armateur, que son navire était en état de navigabilité au commencement du voyage ».

Désormais, l'exercice d'une diligence raisonnable de la part du transporteur eut pour effet de l'exonérer des conséquences de l'innavigabilité du navire.

Avant d'opérer cet emprunt au texte réglementant le transport des marchandises par mer, la Commission s'est préoccupée de savoir si la disposition nouvelle ne serait pas préjudiciable aux intérêts des passagers. N'allait-on pas prétendre qu'il était troublant d'admettre qu'un transporteur puisse supprimer sa responsabilité en prouvant que le navire était parti en bon état et cela à l'aide d'un certificat de navigabilité en bonne et due forme ?

Ne trouverait-on pas exorbitant qu'on puisse opposer au passager qui aura prouvé que le dommage provenait d'un vice du navire, la preuve de l'exercice d'une diligence raisonnable, par la seule production d'un simple certificat de visite ?

Ces objections n'ont pas été retenues. En effet, le fardeau de la preuve « qui tombera sur le transporteur » en la circonstance n'est jamais considéré par les tribunaux comme une tâche facile. Le juge ne se contente pas d'entériner le contenu d'un certificat. Au contraire, il en contrôle minutieusement les constatations et il rétablit par là un équilibre qui paraissait compromis.

Ainsi, la Commission a-t-elle pu admettre en toute sérénité la disposition nouvelle ?

S'il lui a paru normal de ne pas imposer à l'armateur une garantie absolue de navigabilité, elle a toutefois exigé du transporteur qu'il

exerce une diligence raisonnable pour mettre à la disposition du passager « a seaworthy ship », tout en lui permettant de démontrer que ses efforts y avaient tendu.

Alinéa 2.

Cet alinéa contient donc l'énumération des cas exceptés. Il est un des plus importants de la Convention.

Des remarques d'ordre général ayant été formulées sur le système qu'il consacre, il y aura seulement lieu de limiter ce commentaire à une difficulté capitale que la Commission avait à résoudre :

— Devait-on inclure dans cette Convention une disposition concernant l'exonération de responsabilité du transporteur pour les fautes nautiques du capitaine et autres préposés ?

— Y avait-il lieu de retenir *toutes* les fautes nautiques ?

— Fallait-il, au contraire, n'envisager cette exonération que pour les accidents graves causés par une faute nautique ? Par ex. les abordages, les échouements, les pertes totales ou avaries majeures du navire.

— Devait-on, en dernière hypothèse, étendre l'exonération aux cas d'accidents graves *non* causés par une faute nautique ?

Cette difficulté majeure fut résolue à la satisfaction de tous les membres de la Commission.

Suivant l'avis formulé par le Doyen Ripert, la Commission estime que certains risques qui sont par excellence des risques de navigation (tels que le naufrage du navire, l'abordage, l'échouement) devaient entraîner automatiquement l'exonération du transporteur, même si leur réalisation était due à une erreur de navigation du capitaine.

Ainsi, dans le cas de sinistres majeurs, que la faute du capitaine ou de l'équipage soit ou non démontrée, le transporteur est exonéré.

Dans ces cas limitativement énumérés, il était normal que le passager supporte un risque, au même titre que l'armateur supporte un grave préjudice, et cela d'autant plus qu'il faut penser que les fautes qui pourraient être à l'origine d'un tel sinistre, ne sont pas des fautes fréquentes et volontaires.

Cette formule ne devrait pas heurter les Parlements qui auront à ratifier la Convention, car on ne saurait l'assimiler dans ses conséquences, aux « negligences clauses » qui sont l'objet de critiques sévères.

En définitive, ce serait l'événement, conséquence d'une faute nautique, qui constituerait le cas excepté, et non la faute nautique elle-même qui serait exceptée.

Les autres « cas exceptés » sont des cas classiques, sur lesquels il n'est pas nécessaire de s'étendre longuement.

Le passager pourra combattre l'irresponsabilité du transporteur en prouvant sa faute personnelle ou celle de ses préposés.

La lettre (n) de l'art. 5 reproduit les dispositions de la lettre (q) de l'art. 4 de la Convention de Bruxelles de 1924.

Rappelons à ce sujet la nature de la preuve que le transporteur devra rapporter pour échapper à la présomption qui pèse sur lui.

Selon nous, il ne lui suffira pas de démontrer que ni lui ni ses agents n'ont commis de faute. Il devra au contraire établir les circonstances dans lesquelles le dommage est survenu et démontrer par là que le dommage est dû à une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

Si donc la cause du dommage demeure inconnue, il nous apparaît que la responsabilité du transporteur doit être retenue.

Article 6.

Ainsi la faute de la victime peut-elle entraîner un partage de responsabilité ou même exonérer totalement le transporteur. Un « cas excepté » prévoit déjà le suicide, l'ivresse ou la disparition du passager.

Cet article est inspiré des dispositions de l'art. 21 de la Convention de Varsovie et de celles de l'art. 6 de la Convention de Rome.

Cependant, ces deux Conventions prévoient que ce partage ou cette exonération de responsabilité sera apprécié et prononcé par le tribunal saisi, conformément aux dispositions de sa propre loi.

La Commission a estimé que cette référence à la « lex fori » ne devait pas être ajoutée au texte conventionnel.

Article 7.

Imitant les Conventions de Bruxelles, de Varsovie et de Berne, le projet prévoit une limitation légale du montant de la responsabilité du transporteur.

La Convention de Bruxelles a adopté une indemnité fixée en Livres-valeur or, mais comme personne ne sait au juste ce qu'est la

Livre-or, il ne peut être question de s'arrêter à un formule semblable.

La Convention de Berne retient le « franc-germinal ».

La Convention de Varsovie a choisi le « Franc-Poincaré » constitué par 65 m/mg 1/2 d'or au titre de 900/1000es fin, en précisant que les sommes allouées pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Les indemnités sont de :

125.000 frs-or en cas de décès du passager (ou 2.900.000 frs fr. actuels);
250 frs-or par kilog. de bagages enregistrés (ou 5.800 frs fr. actuels);
5.000 frs-or pour les bagages dont le voyageur conserve la garde (ou 115.000 frs fr. actuels).

Le chiffre de l'indemnité allouée en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle survenue au passager n'est pas définitif.

La Commission propose que le montant de cette indemnité soit semblable à celui qui sera déterminé dans la Convention de Varsovie lors de sa prochaine révision.

Il a été demandé en effet au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de porter à 200.000 frs-or la limite de responsabilité dans ce cas.

Le premier projet proposé par la Commission était rédigé comme suit :

« en cas de mort... de perte de bagages..., la responsabilité du transporteur, y compris celle de ses préposés. »

C'était la formule de la Convention de Varsovie. La Commission lui a préféré une rédaction plus claire : la responsabilité personnelle et civile du transporteur.

La responsabilité personnelle correspond à la réparation des fautes commises personnellement par le transporteur; la responsabilité civile est celle qui lui incombe à raison des fautes commises par ses préposés.

C'est en effet une règle quasi universelle que l'on est responsable des dommages causés par le fait des personnes dont on doit répondre. Le préposé est considéré soit comme un instrument entre les mains du commettant s'il a suivi ses ordres, soit comme ayant agi pour son compte lorsqu'il était dans l'exercice de ses fonctions.

En réalité, le transporteur est garant des faits et fautes de ses préposés à l'égard des passagers au même titre qu'il le serait à l'égard de tierces personnes non parties au contrat de transport.

Mais cette responsabilité civile s'étend aussi aux conséquences du fait dommageable qui peut avoir été causé par le navire lui-même.

Sans vouloir introduire dans ce commentaire la notion de garde, chère au Droit Civil français, il faut rappeler que la responsabilité du transporteur peut aussi être engagée par le fait du navire. Que ce fait ait par exemple pour cause son innavigabilité (installation déficiente...) ou un vice caché qui n'aurait pas dû échapper à une diligence raisonnable.

En résumé, cette notion de responsabilité civile s'étend aux faits et fautes des préposés du transporteur et au fait du navire lui-même ou de ses installations.

Article 8.

La responsabilité du transporteur sera donc illimitée si sa faute personnelle, impliquant *la prévision d'un dommage et son acceptation téméraire*, est établie.

Il faudra donc que le passager démontre l'existence d'une faute extrêmement grave. Cette faute extrêmement grave, ce sera celle d'un transporteur qui, par les ordres qu'il a donnés ou par le matériel qu'il a fourni, a créé une aggravation des risques incompatibles avec les règles de prudence que comporte une gestion bien comprise.

Imaginons, par exemple, le cas d'un navire qui, forçant un blocus pour permettre à l'armateur de réaliser un profit, essuie le feu d'un navire de guerre. Des passagers sont blessés ou tués. Qui oserait honnêtement prétendre à l'irresponsabilité absolue du transporteur pour fait de guerre ?

Imaginons encore, le cas d'un paquebot, qui, pour observer un horaire et des rotations rémunératrices, est exposé témérairement aux périls d'une mer démontée avec un équipage insuffisant.

Imaginons enfin, le cas d'un transporteur qui laisse partir son navire sans certificat de navigabilité avec une protection insuffisante contre l'incendie.

Accorderez-vous au transporteur le bénéfice d'une exonération totale dans ces cas ?

Le transporteur qui aurait, par ailleurs, agi avec une telle légèreté, une telle maladresse qu'il a rendu l'exécution d'un voyage impossible,

pourrait être considéré comme ayant commis une faute personnelle particulièrement grave. Son extrême sottise mérite, en effet, une sanction.

La définition adoptée à l'avantage d'écartier ces notions de faute lourde équivalente au dol, de wilful misconduct, que l'on trouve dans la Convention de Varsovie et dont l'interprétation provoque l'embaras des juristes et des tribunaux.

Le juge qui sera chargé d'apprécier la gravité d'une faute personnelle de l'armateur, aura sa tâche facilitée par la définition qui est donnée dans le texte conventionnel.

Les tribunaux anglo-saxons retrouveront indirectement cette notion de wilful misconduct qui correspond à la faute commise par un transporteur qui a accompli un acte quelconque, soit en sachant qu'il aurait vraisemblablement des conséquences dommageables pour les passagers, soit avec un mépris insouciant et téméraire pour ses conséquences probables.

Les juristes latins retrouveront de leur côté, cette notion de faute inexcusable, qui ne les obligera pas à chercher l'élément intentionnel qui ferait de cette faute un véritable dol.

Ce texte nous paraît satisfaisant.

Article 9.

Cette clause existe déjà dans la Convention de Bruxelles sur les connaissements, sous une forme légèrement différente, bien entendu.

De nombreux pays ont ratifié la Convention de Bruxelles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Toutefois, la Commission a maintenu une référence à la loi interne car certains Pays (la Grande-Bretagne et les Pays du Commonwealth, comme d'ailleurs les E.U.A.) n'ont pas ratifié cette Convention de Bruxelles.

Article 10.

Cette clause figure sous des formes légèrement différentes, dans la Convention de Varsovie et dans la Convention de Bruxelles, notamment art. 3, 8...

Ainsi, sera réputée non écrite, toute clause établissant des conditions de responsabilité plus favorables au transporteur que celles prévues par la Convention.

Article 11.

Ainsi qu'il a déjà été dit, l'art. 3 et l'art. 4 définissent la responsabilité du transporteur en cas de mort, blessure ou autre lésion corporelle subie par le passager.

L'art. 11, qui se réfère à ce texte, précise que les actions en responsabilité ne pourront être exercées que dans les conditions prévues par la Convention et *il énumère les personnes qui pourront formuler un recours.*

La Commission a voulu énumérer limitativement les personnes exerçant ce recours. Elle n'a pas voulu que cette question soit réglée conformément à la *lex fori*.

Il était, en effet, essentiel de limiter le nombre de ceux qui pouvaient prétendre obtenir une indemnité.

Les jurisprudences des grands pays maritimes ne sont pas uniformes en la circonstance et il existe des nations plus libérales qui accordent avec une grande générosité des indemnités.

La Convention a voulu toutefois, autoriser toute personne qui serait à la charge du passager décédé, au moment de son décès, à formuler une demande.

Cependant, le terme « effectivement » qui a été mis dans le texte, interdit à tous ceux qui auront pu bénéficier occasionnellement des secours du passager décédé, de formuler une réclamation.

Il a paru inutile à la Commission de faire une distinction entre la réparation du préjudice matériel et celle du préjudice moral. En effet, dans tous les pays, les tribunaux exercent un droit de contrôle très strict et il est bien évident que certains parents dont le nom figure sur la liste déterminée par la Convention, ne pourront obtenir la réparation d'un préjudice matériel, s'il est démontré que leur situation de fortune leur assurait une indépendance totale à l'égard du passager décédé.

Article 12.

Cet article traite des demandes d'indemnité, des conditions dans lesquelles elles doivent être formulées et de la prescription qui est opposable à l'action des passagers ou de leurs ayants-droit.

Il faut noter que la Commission a voulu que le transporteur soit avisé sans retard par le passager des lésions corporelles dont il a pu être victime.

Le transporteur doit avoir la possibilité de faire immédiatement procéder à une enquête.

Il faut entendre par transporteur, non seulement les personnes désignées dans l'art. 1-a), mais tout préposé qui, à bord ou à terre, peut être considéré comme un représentant qualifié du transporteur (en l'espèce : capitaine, commissaire de bord, médecin du bord, agent consignataire au port de débarquement); une notification faite à un préposé quelconque (matelot ou garçon du service hôtelier) n'aurait aucune valeur.

Cependant, il était difficile de décider que l'absence de notification immédiate entraînerait une conclusion et la Commission a dû maintenir le principe d'un délai de 15 jours après la date de débarquement pour permettre au passager de notifier par écrit sa protestation.

Aucune notification n'est prévue en cas de décès du passager; la mort ou la disparition d'un passager ne peuvent passer inaperçues et le fait est immédiatement signalé au Capitaine.

En ce qui concerne les bagages, le délai pour protester est de cinq jours.

A défaut de notification dans les délais, le passager sera contraint de combattre les présomptions édictées par le texte conventionnel.

Le transporteur pourra opposer la prescription annale au passager ou à ses ayants-droit qui n'auraient pas exercé leur action en réparation du dommage.

Article 13.

La Convention donne au demandeur le droit de porter son action à son choix, devant plusieurs tribunaux qu'elle détermine.

Les tribunaux qui sont déclarés exclusivement compétents sur le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, sont les suivants :

a) le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou de l'un des sièges de son exploitation. C'est la règle classique du « forum rei ». La Commission a adopté en la circonstance le texte d'une des dispositions figurant dans la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage, de 1952.

En effet, l'expression « domicile » qui figure habituellement dans les règles de compétence, est parfois mal comprise dans les relations internationales. Il a donc paru préférable de prendre le terme de « résidence ».

Par ailleurs, les termes « siège de son exploitation » ont été adoptés, car, en visant un des sièges d'exploitation, la Convention permet au demandeur de saisir le tribunal au lieu où l'armateur a établi, pour ses affaires, un siège d'exploitation d'une certaine importance.

Ces dispositions nous paraissent entièrement satisfaisantes; elles ont d'ailleurs reçu l'approbation des nations signataires de la précédente Convention.

b) Le passager a aussi le choix d'intenter son action devant le tribunal du port d'embarquement ou de destination prévus au contrat, ou devant celui du port de débarquement.

La Convention s'appliquant à tous les transports dont le point de départ ou le point d'arrivée se trouvait dans un Etat contractant, il était normal d'accorder compétence à ces tribunaux.

Toutefois, la Commission a voulu prévoir le cas où le débarquement du passager aurait lieu dans un port qui n'était pas le lieu de destination prévu au contrat.

Elle lui a donc permis d'assigner devant le tribunal où le bateau aura pu terminer accidentellement son voyage.

Il a paru nécessaire aussi, de préciser le port de destination. En effet, la stipulation des parties détermine ce port de destination, le nom de ce port est expressément désigné sur le titre de transport, et l'on a voulu empêcher par là que le passager ne puisse assigner le transporteur au point final de destination de son voyage, ce qui lui aurait permis d'attirer le transporteur devant une juridiction qui n'aurait eu aucun rapport avec les stipulations du contrat de transport maritime.

PROCES-VERBAL DES REUNIONS DE LA
COMMISSION INTERNATIONALE TENUES A BRIGHTON
LES 21, 23 ET 24 SEPTEMBRE 1954

I. La responsabilité proprement dite.

Article 3.

1. *Quant au principe*, une proposition du Juge Alten tendant à imposer au passager le fardeau de la preuve de la faute ou de l'omission du transporteur, n'est pas acceptée. La commission estime donc que la seule preuve à rapporter par le passager est celle de la relation du dommage avec les opérations de transport; le transporteur étant alors présumé responsable.

2. Mr. Poulsson déclare que la délégation norvégienne a un doute quant au sort à réserver à « unexplained death » d'un passager pendant le transport. (cfr. aussi art. 5, 2^o m) où le cas n'est pas prévu). Le Président après avoir donné l'occasion au rapporteur de s'expliquer sur ce point, confirme qu'un cas pareil ne pourrait pas être considéré comme étant en relation avec les opérations de transport. Mr. Poulsson se déclare dès lors satisfait.

3. *Quid du dommage moral (pretium doloris) et de la diminution de capacité sans blessure ou lésion ?* Divers orateurs ayant fait observer d'une part que si l'intention est d'inclure le dommage moral aussi bien que le préjudice matériel, il est opportun de le dire explicitement et d'autre part que certaines législations nationales acceptent tandis que d'autres rejettent le dommage moral, il est décidé sur proposition du Professeur Giannini et après intervention du Président qui, interprétant l'opinion de la majorité, déclare que le mot dommage (5^{me} mot du texte de l'art. 3) doit être considéré comme comprenant n'importe quel dommage, de remettre le soin au Comité de rédaction de savoir

s'il faut maintenir le mot « lésion » (18^m mot du texte) (après élimination du mot « corporelle » — 19^m mot du texte) ou trouver une autre formule dans le genre de celle préconisée par Maître Prodromides « atteinte à l'intégrité de la personne ».

Article 5.

4. 1^{re} question d'ordre général : Ne faut-il pas aux mots « ni le transporteur, ni le navire » ajouter les mots « ni le Capitaine » ? Cette question est soulevée par M^{re} Prodromides; elle se rattache dans son esprit à celle de savoir d'une part si les exonérations et d'autre part si les limitations profitent au seul armateur ou non. En réponse, divers membres font valoir que la Convention ne s'occupe pas du Capitaine et que dès lors l'insertion des mots « ni le Capitaine » sort de son objet. Cette opinion rallie la majorité et le Président en prend dès lors acte.

5. 2^e question d'ordre général : Quid des mots « ni le navire » ? Maître Scheffer désire savoir si on doit conserver les mots « nor the ship » dans le texte anglais, alors que la Convention n'a pour objet que de réglementer la responsabilité contractuelle. Après discussion la Commission se rallie à l'opinion exprimée par son Président, à savoir que pour les pays où existe une responsabilité principale dans le chef du transporteur et secondaire dans celui du navire, le texte proposé qui inclut les mots « ni le navire » peut être maintenu, quitte à ce qu'ultérieurement lorsqu'il s'agira de le traduire dans la langue de ces pays, il soit possible de prendre la responsabilité « du transporteur » et de laisser à la loi nationale le soin de disposer au sujet de la responsabilité « du navire ».

6. 3^e question d'ordre général : Quel sens attacher aux mots « lésion corporelle » ? Les mêmes remarques sont ici valables que celles émises à ce propos ci-avant à l'occasion de l'examen de l'article 3.

7. Art. 5 2^o a) : Le Juge Alten propose de supprimer le paragraphe a) tout entier parce qu'il estime que grâce à l'assurance le transporteur est à même de prendre les pertes subies par les passagers à sa charge dans les cas visés. M^{re} Prodromides appuie cette proposition de crainte que les Parlements soient mal impressionnés en prenant

connaissance de cette importante exonération de responsabilité en faveur du transporteur. Le Juge Boeg suggère dans ces conditions d'ajouter les mots « à moins de faute personnelle du transporteur ». En conclusion d'un long débat la Commission décide de maintenir le paragraphe a).

8. Vient alors en discussion une ajoute au texte proposée par M^{re} Prodromides; ce dernier soucieux d'éviter qu'en cas de naufrage, d'abordage ou d'échouement résultant de l'innavigabilité, le passager, qui aurait le fardeau de la preuve de la faute du transporteur (cfr. aussi art. 5, 2^o n) et art. 5, 1), ne se trouve devant une tâche trop lourde, souhaite que l'on ajoute in fine une clause dans le genre de celle-ci : « pourvu que le transporteur prouve avoir exercé la diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ». Cette proposition n'entraîne pas l'agrément de la majorité de la Commission.

9. Le Professeur Giannini soulève ensuite le problème de savoir si la solution de toutes ces difficultés n'est pas à rechercher dans une assurance à contracter par les passagers bien plus que par le transporteur. Le Président écarte la discussion sur ce point qui est étranger aux débats.

10. Maître Hoekstra demande pourquoi on n'a pas ajouté après « erreur de navigation » les mots « error in the management of the ship » ? Après avoir entendu les explications du rapporteur, la Commission décide d'accepter le principe de la modification du texte de manière à inclure à côté des erreurs de navigation également celles dans l'administration du navire; le texte de la Convention serait ainsi au surplus mis en harmonie avec celui des Règles de La Haye.

11. **Art. 5 2^o b).** Le Juge Boeg voudrait ajouter une clause visant à étendre l'exonération au cas de la faute des préposés et dès lors aussi modifier ultérieurement le paragraphe n) du même art. 5 2^o. Maître Nilsson enchaîne en disant que la délégation danoise voudrait que ce paragraphe b) soit supprimé et le cas de l'incendie inclus parmi les autres cas prévus au paragraphe a). Après discussion il est décidé de ne rien changer au texte existant.

12. **Art. 5 2^o f).** Mr. Nordborg demande pourquoi on n'a pas parlé de « piraterie » ? Le Président explique que la piraterie est comprise implicitement. Cette opinion ne rencontre aucune opposition.

13. **Art. 5 2° k).** Maître Hoekstra fait remarquer que le texte n'est pas le même que celui adopté par les Règles de La Haye; il ne parle en effet pas de sauvetage de biens. Le rapporteur répond que l'exclusion de pareil sauvetage comme cause d'exonération procède de la considération suivant laquelle le transporteur pouvait en tirer profit et devait donc normalement assumer une plus grande responsabilité. Le Président, Maîtres Govare et Prodromides interviennent également dans la discussion. Finalement la Commission décide de laisser le texte tel qu'il est.

14. **Art. 5 2° m).** Le Président signale que la délégation italienne avait élevé des objections à l'encontre de l'insertion à côté de l'ivresse et du suicide de la « disparition » du passager. Mr. Giannini répond que ces objections sont retirées.

15. Maître Hoekstra estime qu'en dehors de ceux prévus, il y a d'autres cas dans lesquels la responsabilité du transporteur ne pourrait pas être mise en jeu : il cite entre autres les imprudences du passager lui-même. Le Président réplique que l'article 6 du projet de Convention fournit la réponse aux préoccupations de Maître Hoekstra.

16. Une autre question du même genre se rapporte à la non-observation par le passager des règlements du bord; Maître Hoekstra est d'avis que dans ce cas il faudrait prévoir ce qu'il appelle une « ipso facto exonération » et dès lors amender l'article 5, sans préjudice des dispositions de l'article 6. La Commission ne se rallie pas à cette manière de voir.

Article 6.

17. Maître Govare poursuivant l'examen des questions abordées par Maître Hoekstra demande s'il est opportun d'ajouter aux mots « le fait ou la faute » (16° mot et suivants du texte) également « ou la négligence » ou alternativement s'il ne vaut pas mieux remplacer la rédaction actuelle par celle-ci « le fait ou la négligence »? Maître Prodromides pense que le mot « fait » est trop vague et prête à des interprétations incontrôlables; il préconise l'emploi de « faute » pour autant toutefois que l'on attache à ce mot un sens large à la manière de la définition que l'on a adopté pour le projet sur les transports routiers à Genève, à savoir : « La faute de la victime, c'est cette faute existant

dès que le voyageur a manqué à la diligence qu'il est permis d'attendre d'un voyageur normalement attentif et prudent ». Après intervention principalement du Professeur Giannini, de Maître Spiliopoulos et de Monsieur Potier, le Président résume le débat et fait adopter la modification suivante : remplacer le mot « fait » par le mot « acte ».

Le Professeur Giannini attire encore l'attention sur la différence qu'il y a entre un acte et une omission; cette dernière se rapporte à quelque chose de négatif. Or la Convention est muette à cet égard.

En conclusion le Président propose l'expression « acte, faute ou négligence » et la Commission acquiesce à cette solution.

Article 10.

18. Le Docteur Muller pose la question de savoir s'il ne faut pas prévoir également dans cet article que toute clause tendant à renverser le fardeau de la preuve est nulle. Il est décidé de laisser au Comité de rédaction le soin de savoir si une ajoute au texte existant est opportune ou non.

19. Un autre problème en relation avec l'article 10 a fait l'objet de nombreux échanges de vues : c'est celui de l'incidence sur la responsabilité du transporteur de l'existence d'une assurance dans le chef du passager; en d'autres mots : le transporteur peut-il invoquer pour refuser ou réduire ses obligations vis-à-vis du passager ou de ses ayants-droit l'indemnisation dont celui-ci ou ceux-ci auraient eu le bénéfice de la part d'assureurs ? Le Président après avoir entendu l'exposé de divers membres, estime que vu la diversité qui paraît exister dans les législations nationales, il est préférable de ne pas énerver l'application des principes généraux en matière de subrogation, etc. et dès lors de ne rien insérer dans la Convention à cet égard. La Commission se rallie à ce point de vue.

20. Le Juge Alten propose un amendement à l'article 10 destiné à régler la question de l'application de la Convention et plus spécialement de ses dispositions impératives telles que celles prévues à l'article 10 entre fréteurs et affréteurs, sans pour cela porter préjudice aux droits des passagers. Sur demande du Doyen Ripert, il précise que d'après lui il faudrait prévoir une clause disant clairement que entre eux, fréteurs et affréteurs ont toute liberté de convenir ce qu'ils désirent. La Commission renvoie la question au Comité de rédaction.

Article 11.

21. Une remarque formulée par le Juge Boeg attire l'attention sur une inexactitude dans la traduction en anglais des mots « ou toute personne » à l'avant-dernière ligne de l'article en question. Le Président prie le comité de rédaction d'y porter remède.

22. Le point en discussion dans l'article 11 est celui de savoir ce qu'il faut entendre par les mots « toute personne qui serait effectivement à charge... » Le Doyen Ripert fait observer que c'est là une question qu'il faut laisser au juge le soin d'apprécier. Le Professeur Giannini estime que c'est la législation nationale de chaque pays dont il faut tenir compte ici. Le Professeur Sandiford enfin désire que la Convention dise expressément ce que le Professeur Giannini vient d'exposer. Divers orateurs interviennent encore. Finalement la Commission décide de charger le Comité de rédaction de trouver une solution.

II. Formalités et protêts, prescription, juridiction, transports effectués par l'Etat ou une personne juridique de droit public.

Article 12.

23. Une première question trouve son origine dans la rédaction de la première partie du paragraphe premier. Plusieurs membres demandent que l'alternative prévue soit plus clairement exprimée. Le Comité de rédaction est en conséquence chargé de revoir le texte dans ce but.

24. Maître Govare s'attache ensuite aux difficultés pouvant résulter de ce que la date de l'événement à partir duquel commence à courir la prescription est imprécise ou inconnue. Que faut-il entendre par le mot « événement » (avant-dernière ligne du dernier paragraphe) ? Est-ce par exemple celle de l'accident ou au contraire celle de la mort du passager suite à l'accident, parfois de nombreux mois par après ? La Commission décide de renvoyer la question au Comité de rédaction.

25. Maître Spiliopoulos se demande enfin ce qu'il faut entendre par le mot « dommage » qui est le dernier du dernier paragraphe de l'article 12. S'applique-t-il indifféremment aux passagers et aux bagages ou non ? Cette question encore est renvoyée au Comité de rédaction.

26. Suit alors un long échange de vues à propos du délai de la prescription. Pour départager les membres le Président met la question aux voix. Tous les délégués présents acceptent de maintenir le délai d'un an à l'exception des suivants : Messrs Dor, Prodromides, Boizard, Müller, Alten, Norrman, et Brajkovic qui optent pour deux ans.

27. Le Professeur Brajkovic demande que soit précisée l'expression « ou d'un des sièges de son exploitation » en y ajoutant les mots « agissant dans l'affaire ». Cette question est renvoyée au Comité de rédaction.

28. Monsieur Nordborg enchaîne en posant la question de savoir s'il ne faut pas ajouter en outre le mot « permanent » à l'expression « siège d'exploitation ». La commission décide de renvoyer cette demande également au comité de rédaction.

29. Le délégué suédois passe ensuite de ce point particulier à un problème plus général : faut-il conserver l'alternative prévue par le a) et le b) de l'article 13 ou non ? Ne vaut-il pas mieux supprimer le b) ? Cette question est tenue en suspens jusqu'après la discussion au sujet de l'article 2 avec lequel elle est étroitement liée.

30. Monsieur Nordborg s'en prend encore au dernier paragraphe et se demande s'il ne vaut pas mieux purement et simplement restaurer la liberté des conventions. Il propose donc de substituer au texte actuel un autre libellé à peu près comme suit : « Unless otherwise agreed by the parties, proceedings for liability shall be taken before the Court of the usual residence of the defendant or in the place of business ». Plusieurs délégués interviennent. Finalement il est passé au vote. Cinq membres seulement désiraient que soit rendue aux parties au moment de conclure le contrat de transport la liberté en ce qui concerne le choix du lieu de la juridiction; ce sont Messrs Grenander, Nordborg, Nilsson, Norrman et Hoekstra. Le Président fait toutefois confirmer par la Commission qu'après l'accident le choix du lieu de la juridiction demeure entier; il charge dès lors le Comité de rédaction d'amender éventuellement le texte du projet actuel de convention en conséquence.

31. Le professeur Sandiford estime qu'il faut écarter de toute façon la compétence du tribunal du port de débarquement. Le doyen Ripert soutient cette manière de voir et la Commission l'accepte à son tour malgré les objections de Maître Spiliopoulos.

32. Reste encore un point en discussion à propos de l'article 13 : celui relatif à l'arbitrage. La Commission décide, contrairement au texte du projet de Convention, d'autoriser les clauses arbitrales, mais seulement dans les limites prévues par le dit article.

33. Le Juge Alten attire enfin l'attention sur une interprétation possible du premier paragraphe de l'article 13 d'après laquelle la Convention pourrait être rendue applicable non seulement à des navires appartenant aux Hautes Parties Contractantes mais également à ceux d'Etats qui n'auraient pas ratifié la Convention. Il est décidé de demander au comité de rédaction de trouver une réponse à cette observation.

Article 14.

Cet article ne provoque aucun commentaire.

III. Domaine d'application de la Convention.

Article 2.

34. Monsieur Nilsson après avoir exposé que les pays scandinaves, entre lesquels existe un important trafic de passagers ont adopté une législation uniforme en la matière à laquelle leurs Parlements hésiteront à porter atteinte, propose d'ajouter à l'article 2 les mots : « ou d'autres Etats dont les ressortissants sont assimilés à ceux-ci » dans le but d'exclure de la Convention les transports de passagers entre les dits pays, tout au moins pour autant qu'il s'agisse de leurs ressortissants. Le Président prend acte que la délégation danoise accepte donc implicitement l'alinéa 2 de l'article en discussion mais avec la réserve d'une ajoute. A son avis cette dernière question devrait être réglée dans le protocole.

35. Le juge Alten reprend l'observation qu'il avait faite à propos de l'article 13 (Q. 33) à savoir qu'il ne voit pas comment il serait possible de rendre la Convention obligatoire dans des pays qui ne l'auraient pas ratifiée. Il invoque à l'appui de son point de vue la prudente rédaction de la Convention de Varsovie. Il suggère donc de substituer à l'article 2 actuel le texte suivant : « The provisions of this

Convention shall have effect in relation to and in connection with any transport from a port of a contracting State to a port of another contracting State » (note : l'amendement fut présenté en langue anglaise). Toute référence à la nationalité du navire se trouve ainsi écartée. Le juge Alten propose en outre de supprimer l'alinéa 2.

A la demande du Président le doyen Ripert fait la mise au point suivante : Pour éviter toute confusion en ce qui concerne la portée d'application d'une Convention il faut distinguer d'une part les questions de la juridiction et à ce propos il est évident que l'on ne peut pas obliger un pays qui n'a pas ratifié la Convention d'en tenir compte et d'autre part l'opportunité de l'application obligatoire de la Convention par les tribunaux d'un pays contractant. Or dans cette dernière hypothèse (action portée devant un tribunal d'un pays contractant) il y a de bonnes raisons pour rendre la Convention obligatoire aussi bien lorsque le navire appartient au pays contractant que lorsque le port de départ ou le port d'arrivée sont situés dans des pays contractants, même si le navire appartient à un pays non-contractant.

Maître Govare fait encore valoir que ce serait une erreur de s'appesantir sur les cas dans lesquels la Convention ne s'applique pas. Bien au contraire faut-il tendre à en obtenir une application aussi étendue que possible. En définitive le Président suggère de garder toute décision en la matière en suspens jusqu'à la Conférence de Madrid.

36. Monsieur Nordborg reprend en partie les idées émises par le juge Alten. Partant de la distinction à faire entre la nationalité du navire et celle des passagers, il souhaite que l'article 2 soit amendé en vue de limiter l'application de la Convention au seul cas où tant le navire que le passager appartiennent à des pays ayant ratifié la Convention. Cette proposition est mise aux voix : elle recueille en dehors de celle de son promoteur l'adhésion de Messieurs Norrman et Grenander.

Pour éviter tout malentendu le Président reprend encore la question en une séance suivante (celle du vendredi après-midi). Après avoir constaté que la majorité de la Commission semblait désirer conserver le texte actuel du paragraphe 1 de l'article 2, il prie les membres qui seraient d'un avis contraire de le lui signifier. Seuls Messieurs Nordborg, Grenander et Alten marquent leur opposition au maintien du texte.

En réponse à une question du doyen Ripert, Monsieur Nordborg précise ensuite que c'est en raison de considérations d'ordre général qu'il souhaite une modification, la situation particulière des pays scandinaves n'ayant rien à voir ici mais justifiant à ses yeux par contre ses attaques contre le paragraphe 2 du même article.

37. Le Professeur Sandiford parlant au nom de la délégation italienne propose à propos du paragraphe 2 de l'article 2 de ne pas appliquer la Convention lorsque le voyage est « national ». Il cite à l'appui de sa thèse les inconvénients qui se sont présentés lors du désastre du « Titanic ».

Maître Scheffer appuie cette proposition.

Le Juge Boeg de son côté voudrait ajouter au paragraphe en discussion les mots « dans des transports non internationaux » après « lorsque... »; il préconise dans ce cas là l'application de la loi du pavillon.

Le doyen Ribert et le Professeur Sandiford acquiescent à cette suggestion du délégué danois.

Le Président intervient alors pour constater qu'il y a une certaine uniformité de vues quant aux principes. Il estime également avec le doyen Ripert qu'il faut définir « le transport international » dans l'article 1^{er}. Il résume dès lors ainsi le point de vue de la Commission : La Convention ne s'applique pas lorsque trois conditions sont remplies à savoir : transport national (1), navire (2) et passagers (3) de la même nationalité.

En conclusion c'est au Comité de rédaction qu'il incombera d'établir un texte entérinant les vues exprimées par la Commission.

38. Quant aux transports entre pays scandinaves, le Président déclare qu'ils devront faire l'objet d'un Protocole spécial.

IV. La limitation de la responsabilité.

Article 7.

39. Sur proposition du Doyen Ripert il est décidé de supprimer les mots « personnelle et civile » qui se présentent trois fois dans le texte à savoir aux paragraphes 1, 2 et 3.

40. Comme base de calcul de la limite de responsabilité, Maître Prodromides voudrait voir figurer le franc Germinal ou franc-or ou lieu du franc Poincaré qui n'existe pas. Mise aux voix, cette proposition est rejetée à la majorité de la Commission qui décide de conserver le texte actuel du projet.

41. En ce qui concerne le paragraphe 2 (bagages enregistrés du passager) Maître Hoekstra suggère ensuite de limiter la responsabilité par colis et non par kilo.

Il est appuyé par Messieurs Scheffer, Poulssen, Grenander, Nilsson, Boeg et Müller.

Cette majorité étant très faible, le Président conclut au réexamen ultérieur de la question à Madrid.

42. Par contre la Commission adopte l'ajoute « dans tous les cas » après les mots « est limité. . . » du paragraphe 3.

Article 8.

43. La première question est celle du dolus eventualis. Après avoir entendu les explications du rapporteur du Comité de rédaction au sujet des ajoutes nouvelles au texte, la Commission les accepte.

44. Le juge Alten désire toutefois permettre une alternative : « soit la prévision du dommage soit son acceptation téméraire ». Le Président explique qu'au lieu d'une alternation c'est une double condition qu'il faut prévoir (faute inexcusable). Mise aux voix, la proposition Alten ne rallie pas la majorité.

Article 9.

45. Messieurs Nilsson et Nordborg estiment que puisqu'on fait allusion aux Règles de La Haye, dont une autre commission s'occupe; Il convient de prendre contact avec cette dernière. La Commission admet cette manière de voir.

V. Définitions.

Article 1^{er}.

46. Sur proposition de Maître Prodromides le mot « bâtiment de mer » est remplacé par le mot « navire » au paragraphe b).

47. Par rapport au même paragraphe b) la Commission adopte ensuite une suggestion du juge Alten consistant à supprimer les mots « à l'exception des passagers clandestins », parce que ces derniers ne sont pas des passagers aux termes du paragraphe c).

48. A une question de Maître Hoekstra le Président précise que les « guests » ou passagers gratuits sont considérés comme passagers sous l'empire de la Convention.

49. Vient alors un échange de vues au sujet de certaines personnes qui ne sont pas des passagers ni non plus des membres de l'équipage : marconistes, musiciens, coiffeurs, etc. Le doyen Ripert et Maître Spiliopoulos interviennent; le Président conclut en actant que la Commission désire écarter pareilles personnes.

50. Il en est de même en ce qui concerne les militaires, tout au moins lorsqu'ils voyagent en unités.

51. Par rapport au paragraphe d) le juge Alten fait encore observer que d'après lui on devrait ajouter aux mots « usage personnel des passagers » également « et de leurs familles ». Le Président explique que la réponse à cette question a été laissée aux tribunaux.

VI. La responsabilité par rapport aux bagages.

Article 4.

52. Monsieur Poulsson estime qu'il n'y a pas de raison valable pour traiter les bagages des passagers, autres que ceux dits « bagages-cabine », d'une manière différente que des marchandises : une simple référence aux Règles de La Haye lui paraît donc suffisante. Après un échange de vues au cours duquel plusieurs membres attirent l'attention sur les différences entre le transport de bagages et celui de marchandises (connaissance, avarie commune, droit de rétention) ce qui permet à Maître Warot de démontrer que l'on se trouve en présence d'un contrat autonome, la Commission décide de maintenir le principe de l'article 4 (ont voté contre : Messieurs Poulsson, Grenander, Nordborg et Hoekstra).

53. Il y a lieu de déterminer ensuite quelles sont les limites de temps et de lieu de la responsabilité du transporteur. La Commission

vote à nouveau : la majorité adopte le principe de la responsabilité depuis la prise en charge jusqu'à la délivrance.

54. Sur proposition du Professeur Giannini la Commission décide de remplacer les mots « dans la mesure où » par « si... » dans le paragraphe b).

55. Par rapport au paragraphe c) le doyen Ripert fait observer qu'il y a un cas non prévu : celui où le passager a loué un coffre-fort dont on lui a remis les clés. Le Président fait renvoyer cette question au Comité de rédaction avec mission de la réexaminer en collaboration avec la délégation française.

Article 12 - 2^e paragraphe.

56. Maître Prodromides trouve illogique de prévoir des délais différents pour les passagers et les bagages. La Commission ne le suit toutefois pas dans cette voie.

57. A propos du même article, le professeur Sandiford annonce que la délégation italienne présentera une note à la Conférence de Madrid.

PROJET DE CONVENTION

Note.

Le Comité de Rédaction s'est réuni à Anvers les 23 et 24 juillet 1955 sous la présidence de M. le Professeur Offerhaus, assisté de M. Carlo Van den Bosch et M. Jean Warot.

Il a examiné le projet établi par le rapporteur en tenant compte des travaux de la Commission Internationale réunie à Brighton en septembre 1954.

En se référant aux procès-verbaux des séances de la Commission Internationale, et notamment au rapport concernant les séances de travail de Brighton établi par M. H.F. Voet, le Comité a pu préparer une rédaction qui sera soumise à l'approbation de la Commission Internationale à Madrid.

Il y a lieu de signaler que la Commission sera appelée à étudier à nouveau la question importante du domaine d'application de la Convention et à établir le régime du transport des bagages que la Commission Internationale n'avait pas fini d'examiner à Brighton.

Le Comité de Rédaction.

Article 1^{er}

Dans la présente convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) « transporteur » comprend le propriétaire du navire de mer ou l'affréteur, partie à un contrat de transport de passagers et de bagages;
- b) « contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport passé pour le transport de personnes et de leurs bagages sur un navire;

- c) « passager » comprend toute personne qui est transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;
- d) « bagages » comprend tous colis ou effets à l'usage personnel des passagers, qu'ils soient remis ou non à la garde du transporteur;
- e) « navire » tout navire de mer sur lequel le passager est transporté;
- f) « transport » comprend le séjour des passagers et de leurs bagages à bord du navire, depuis l'embarquement jusqu'au débarquement y compris ces opérations, à l'exclusion du séjour des passagers et de leurs bagages dans les gares maritimes et sur les quais.
Toutefois, il comprend leur transport éventuel par eau, de terre au navire ou inversement, si le prix en est compris dans le billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur;
- g) « transport international » comprend tout transport dont le point de départ et le point de destination prévus au contrat sont situés soit dans deux Etats différents, soit sur le territoire du même Etat, à la condition que le navire fasse escale dans un port soumis à la souveraineté d'un autre Etat.

Commentaire :

Cet article n'a pas été modifié dans ses grandes lignes; il a été complété par une lettre g) qui définit le transport international.

A Brighton il fut décidé d'ajouter la définition du transport international dans le but de simplifier l'énoncé de l'art. 2, relatif au domaine d'application de la Convention.

La notion d'escale qui figure dans la Convention de Varsovie a été introduite, ainsi que cela avait été suggéré par la Commission internationale.

Il y a lieu de rappeler qu'il avait été convenu, après un échange de vues très complet, que l'on ne devait pas considérer comme des passagers, ni comme des membres de l'équipage, les marconistes, les médecins, les coiffeurs, etc... Il en est de même des militaires lorsqu'ils voyagent en unités constituées, sans titre de transport.

Article 2.

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les transports internationaux effectués par un navire battant le Pavillon

d'un Etat Contractant, à condition que le point de départ ou le point de destination se trouve sur le territoire d'un Etat contractant.

Toutefois, la convention ne s'applique pas lorsque, pour un transport international, le passager et le transporteur sont ressortissants d'un même Etat.

Commentaire :

Cet article a été modifié pour tenir compte des observations formulées à Brighton.

Ainsi, donc, pour que la Convention soit applicable, deux éléments doivent exister :

- le transporteur doit être ressortissant d'un Pays contractant;
- le point de départ ou le point de destination doit se trouver sur le territoire d'un Etat contractant.

En conséquence, pour un voyage du Havre à New-York sur un navire hollandais, la convention s'appliquera dès l'instant où la Hollande, nation du transporteur, et la France, où se trouve le port de départ, auront ratifié la convention.

Il y a lieu de signaler enfin, que la convention ne s'appliquera pas lorsque le passager et le transporteur auront la même nationalité.

Article 3.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas *de mort du passager ou de toute lésion corporelle subie par lui* sous réserve des cas exceptés prévus par l'art. 5, lorsque le dommage s'est produit en relation avec les opérations du transport tel qu'il a été défini par l'art. 1^{er} f), de la présente convention.

Commentaire :

Cet article n'a pas été l'objet de modifications essentielles à Brighton.

Il n'a pas paru nécessaire au Comité de rédaction de retenir la suggestion formulée à Brighton par certains membres de la Commission internationale, qui souhaitaient que la réparation du dommage moral soit expressément prévue.

Article 4.

La présente Convention s'applique à tous les bagages conformément aux dispositions ci-après :

- a) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de perte ou avarie des bagages enregistrés du passager, depuis leur prise en charge jusqu'à leur délivrance au passager, nonobstant la disposition de l'art. 1^{er} f);
- b) En ce qui concerne, d'une part, les bagages de cabine qui restent sous la garde des passagers pendant le transport et, d'autre part, les bagages dits de prévoyance, entreposés dans la soute spéciale du navire, ainsi que les objets déposés dans les chambres fortes ou coffres-forts du navire auxquels les passagers ont accès au cours du voyage, la responsabilité du transporteur ne sera retenue que si le passager rapporte la preuve que le dommage ou la perte est dû à la faute du transporteur ou de ses préposés;
- c) Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte des espèces monnayées, titres, bijoux et objets précieux de toute nature appartenant aux passagers, à moins que ceux-ci n'aient été déposés entre les mains du transporteur qui aura accepté de les prendre en charge et perçu ou non un droit correspondant.

Commentaire :

Cet article qui traite du transport des bagages, sera examiné à Madrid.

Il importera notamment de déterminer la responsabilité du transporteur en cas de perte d'objets précieux appartenant aux passagers.

Article 5.

1) Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables de la mort d'un passager ou de *toute lésion corporelle subie par lui* ainsi que de toute perte ou dommage survenu à ses bagages, lorsque ces faits proviennent ou résultent de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur, avant le transport ou au début de celui-ci, à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenable; toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent paragraphe.

2) Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables de la mort d'un passager ou de *toute lésion corporelle subie par lui*, ainsi que

de toute perte ou dommage survenu à ses bagages, lorsque ces faits proviennent ou résultent :

- a) de naufrage, d'abordage ou d'échouement, causé par une erreur de navigation ou une faute du capitaine, des marins, pilotes ou autres préposés *dans l'administration du navire*;
- b) de l'incendie;
- c) des périls, dangers ou accident de la mer ou d'autres eaux navigables;
- d) d'un « acte de Dieu »;
- e) de faits de guerre;
- f) du fait d'ennemis publics;
- g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorité ou peuple, ou d'une saisie-judiciaire;
- h) d'une restriction de quarantaine;
- i) de grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- j) d'émeutes ou troubles civils;
- k) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies humaines;
- l) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- m) du suicide, de l'ivresse ou de la disparition du passager au cours du voyage;
- n) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur, ou du fait ou de la faute de ses agents ou préposés, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de démontrer que, ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur ni la faute ni le fait des agents ou préposés du transporteur, n'ont contribué aux pertes et dommages ci-dessus énumérés.

Toutefois, le transporteur ne pourra se prévaloir de son irresponsabilité dans le cas a), s'il est établi que le dommage a été causé par une faute personnelle du transporteur ou dans les cas de b) à m), s'il est établi que le dommage a été causé par sa faute personnelle ou par une faute de ses préposés.

Commentaire :

Le texte de cet article, qui constitue l'article-clé de la Convention, a été unanimement approuvé à Brighton. Il a été cependant décidé

de prévoir dans les cas exceptés, la faute du capitaine, des marins et autres préposés, dans l'administration du navire.

Cette modification a eu pour but de mettre en harmonie le présent texte avec les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 sur le transport des marchandises.

Il doit être rappelé qu'à Brighton la question de l'assurance-passager a été évoquée. La Commission a estimé qu'il n'était pas opportun d'engager une discussion sur ce point qui ne présente qu'un intérêt surabondant.

Article 6.

La responsabilité du transporteur sera écartée ou atténuée si le transporteur fait la preuve que *l'acte, la faute ou la négligence* de la personne lésée, a causé le dommage ou y a contribué.

Commentaire :

Le texte de cet article, modifié à la suite des discussions de Brighton, a été intégralement maintenu.

Les modifications apportées à l'époque au texte, l'ont clarifié et l'ont mis en harmonie avec la formule de la Convention de Bruxelles de 1924 sur le transport des marchandises.

Article 7.

1) En cas de mort d'un passager ou de *toute lésion corporelle subie par lui*, la responsabilité du transporteur est limitée dans tous les cas à une indemnité maximum de Frs (francs Poincaré constitués par 65,5 mgrs d'or au titre de 900/1000 de fin).

2) En cas de perte ou de dommages survenus aux bagages enregistrés du passager, la responsabilité sera limitée à une somme de Frs (à déterminer) *par unité* de bagage transporté à moins que le passager n'ait formulé une déclaration de valeur au moment de l'enregistrement.

3) En cas de perte ou dommages survenus aux bagages et objets dont le passager a conservé la garde dans sa cabine ou la libre disposition dans la cale spéciale ou dans les coffres-forts du navire, la responsabilité du transporteur est limitée à forfait à Frs

Commentaire :

Il a été décidé à Brighton que la formule « responsabilité personnelle et civile » serait supprimée.

Il fut par ailleurs, décidé de calculer la limitation de responsabilité par unité et non par kilogr.

A Madrid, il y aura lieu d'adopter un texte définitif en tenant compte de la nouvelle rédaction qui sera donnée à l'art. 4 c). Il faudra fixer les « limites de responsabilité ».

Article 8.

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'art. 7, s'il est établi que le dommage provient de sa faute personnelle, impliquant la prévision du dommage et son acceptation téméraire.

Article 9.

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

Article 10.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de la responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention, ainsi que toute disposition ayant pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au transporteur, sont nulles et de nul effet, mais la nullité de cette clause ou cette disposition n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Aucune remarque ne doit être formulée. Les textes proposés à Brighton ont été maintenus.

Il est entendu que, au cas où la Convention de Bruxelles de 1924 relative à la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer, se trouverait modifiée, le texte de ces articles devrait être mis en harmonie avec le texte international nouveau.

Article 11.

Dans tous les cas prévus aux art. 3 et 4, toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

En cas de mort du passager, l'action en découlant pourra seulement être exercée par le conjoint, par les ascendants, les descendants légitimes, naturels ou adoptifs, ou par toute autre personne qui, au moment du décès, serait effectivement à la charge du passager décédé.

Commentaire :

Le texte de cet article a été maintenu.

Il faut noter qu'en ajoutant, dans l'alinéa 2, après le terme : « l'action... », les mots « en découlant », certains héritiers qui sont exclus par l'énumération limitative du texte, pourront s'adresser à justice pour obtenir du transporteur, le remboursement des frais qu'ils auront exposés à la suite des blessures ou de la maladie qui auront provoqué la mort du passager.

Article 12.

Dans tous les cas où il y aura lésion corporelle du passager et hors le cas de décès, le passager doit aviser sans retard le transporteur de l'événement, chaque fois qu'il en a la possibilité.

En outre, il doit adresser des protestations écrites au transporteur, au plus tard quinze jours après la date du débarquement; faute de se conformer à cette prescription, le passager sera présumé, sauf preuve certaine, avoir été débarqué sain et sauf.

La personne ayant droit à la délivrance des bagages, doit adresser une protestation écrite au transporteur dans les cinq jours après la date de cette délivrance ou après celle à laquelle les bagages auraient dû être délivrés, faute de quoi le passager sera présumé, sauf preuve certaine, avoir reçu ses bagages en bon état et conformément au titre de transport.

Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de toute lésion corporelle, se prescrivent par un an.

En cas de lésion corporelle, le délai de la prescription court à partir du jour de l'événement qui a provoqué cette lésion corporelle ou de celui du débarquement.

En cas de décès survenu au cours du transport, le délai de la prescription court à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué.

En cas de décès survenu postérieurement au débarquement, le délai court à partir de la date du décès sans qu'il puisse dépasser trois ans à partir du jour de l'événement.

Commentaire :

Tenant compte des observations formulées lors de la réunion de Brighton, le Comité de rédaction a profondément remanié le texte de cet article et a même apporté des amendements importants au texte présenté en septembre dernier.

C'est ainsi que dans l'alinéa 2 le Comité a supprimé la mention « représentant du transporteur au port de débarquement »; il a estimé, en effet, que les protestations écrites pouvaient être adressées au transporteur que ce soit en mer ou à terre.

Les délais de 15 jours et de 5 jours pour adresser des protestations écrites ont été maintenues.

De même, la prescription annale.

Toutefois, en cas de décès, le Comité de rédaction a estimé que le délai de prescription pourrait avoir des points de départ différents selon que la mort du passager serait survenue en cours de transport ou postérieurement au débarquement. Dans ce dernier cas, un régime spécial est proposé, il est inspiré du projet de convention sur le transport des voyageurs par route (Travaux de Rome 1955).

Article 13.

Dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes l'action en responsabilité pourra être intentée au choix du demandeur uniquement :

- a) soit devant le Tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation;
- b) soit devant le Tribunal du port de départ *ou du port de destination prévu au contrat, ou devant celui du port de débarquement.*

- Est nulle et non avenue toute clause qui aurait pour effet de déplacer le lieu où doit être jugé le litige selon les règles portées à la présente convention.

Les litiges nés à l'occasion du transport qui feront l'objet d'une action en responsabilité, *pourront être résolus par arbitrage si les parties au contrat de transport en décident ainsi, mais à la condition que le lieu du jugement soit celui déterminé par les alinéas a) et b) du présent article.*

Toutefois, postérieurement à l'événement qui a motivé l'action en responsabilité, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir du choix d'un Tribunal en quelque lieu que ce soit.

Il en est de même en cas d'arbitrage.

Commentaire :

Cet article a été modifié pour tenir compte des suggestions formulées à Brighton. Le Comité de rédaction a apporté deux amendements :

1) Il a pensé que le texte établi par le Comité de rédaction siégeant à Anvers en mai 1954 devait être repris, d'autant plus que les modifications apportées aux dispositions de l'art. 2 ne pouvaient être ignorées dans la rédaction de l'art. 13 qui est son complément indispensable.

Le Comité a estimé que la compétence des tribunaux du port de départ, du port de destination et du port de débarquement, devait être retenue. Le transporteur ne se trouvera pas de chef dans une situation défavorable, étant donné que l'alinéa 1 de l'art. 13 prévoit que ces tribunaux seront situés dans le territoire d'une Haute Partie Contractante. Il se trouvera donc protégé par les dispositions conventionnelles.

2) Retenant les suggestions formulées par les délégations scandinaves, le Comité propose que, postérieurement à l'événement qui motive l'action en responsabilité, les parties puissent convenir librement du choix d'un Tribunal. Cette disposition est valable pour l'arbitrage.

Article 14.

La convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de Droit Public, dans les conditions prévues à l'art. 1^{er}.

LES
PASSAGERS CLANDESTINS

PREMIER PROJET DE CONVENTION

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes de droit relatives aux passagers clandestins (« Stowaways »), ont décidé de conclure une convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit :

Article 1^{er}.

Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

« Passager clandestin » signifie toute personne qui se cache en mer à bord d'un navire sans le consentement du propriétaire du navire ou du capitaine ou de toute autre personne ayant la charge du navire;

« Port de débarquement » concernant le passager clandestin, signifie le port dans lequel le passager clandestin s'est introduit à bord d'un navire sur lequel il a été trouvé subséquemment;

« Port de débarquement » concernant le passager clandestin, signifie le port d'un Etat contractant où le passager clandestin est débarqué et délivré aux autorités compétentes de ce port, conformément aux dispositions de la présente Convention;

« Autorités compétentes » signifie l'organisme où la personne qui dans le port de débarquement est autorisé par le Gouvernement de l'Etat contractant dans lequel est situé ce port, à prendre charge des passagers clandestins, conformément aux dispositions de la présente Convention;

« Propriétaire » s'étend à tout affréteur de coque nue.

Article 2.

Si un passager clandestin est trouvé à bord d'un navire enregistré dans un port d'un Etat contractant, le Capitaine de ce navire peut

débarquer le passager clandestin dans tout port d'un Etat contractant qu'il considère approprié pour qu'il soit traité conformément aux dispositions de la présente Convention, et peut le délivrer aux autorités compétentes.

Si le Capitaine admet que le passager clandestin est un réfugié politique il ne pourra pas le débarquer dans un port d'un Etat dont il est un réfugié politique.

Article 3.

1) Lorsqu'un passager clandestin est débarqué et délivré aux autorités compétentes du port de débarquement :

- a) le Capitaine du navire donnera aux autorités compétentes toutes les informations dont il dispose concernant la nationalité ou, le cas échéant, les nationalités du passager clandestin et son port d'embarquement;
- b) les autorités compétentes devront accepter le passager clandestin et le traiter conformément aux dispositions prévues par le présent article;
- c) les autorités compétentes devront renvoyer le passager clandestin dans l'Etat dont il est le ressortissant. Si un Etat dans lequel il devrait être renvoyé, conformément à la présente Convention, refuse d'accepter le passager clandestin, en faisant valoir qu'il n'est pas un de ses ressortissants ou si le passager clandestin est un ressortissant de plusieurs Etats et qu'il pourra être renvoyé dans un de ces Etats, conformément à la présente Convention, mais que ces Etats refusent de l'accepter en faisant valoir qu'il n'est pas un de leurs ressortissants, ou si les autorités compétentes admettent que le passager clandestin, ne possède pas de nationalité, le passager clandestin sera retourné au port d'embarquement. Si les autorités compétentes admettent que le passager clandestin est un réfugié politique, elles ne pourront pas le renvoyer dans l'Etat dont il est un réfugié politique.

2) Un Etat contractant devra accepter tout passager clandestin qui lui est renvoyé, conformément aux dispositions de la présente Convention.

3) Pour les besoins de cet article, les autorités compétentes pourront, dans les cas où elles ne peuvent pas déterminer le port d'embar-

quement du passager clandestin, considérer le port d'escale qui a précédé la découverte du passager clandestin, comme son port d'embarquement.

Article 4.

1) Lorsque le passager clandestin est renvoyé dans un Etat contractant dont il est le ressortissant conformément aux dispositions de la présente Convention, les frais de rapatriement et les frais de subsistance dans le port de débarquement à partir du débarquement dans ce port jusqu'au départ, seront supportés par cet Etat.

2) Si le passager clandestin est renvoyé au port d'embarquement conformément aux dispositions de la présente Convention, les frais de rapatriement et les frais de subsistance au port de débarquement à partir du débarquement dans ce port, jusqu'au refoulement, seront à charge du propriétaire du navire. Les obligations du propriétaire de navire en vertu du présent paragraphe en ce qui concerne les frais de subsistance du passager clandestin ne pourront pas dépasser le montant des frais relatifs à une période de 2 mois à partir du moment où le passager clandestin a été débarqué dans le port de débarquement.

Article 5.

Rien dans la présente Convention ne pourra porter préjudice au droit du capitaine de débarquer le passager clandestin dans le port d'un Etat non-contractant.

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

La Commission Belge, chargée de l'étude du problème des passagers clandestins, disposait du matériel suivant :

- la législation belge;
- le rapport établi par M. le Bâtonnier C. Smeesters en 1939 pour l'Association Belge et,
- le rapport, de la même époque, de M. Jean Rondeau à l'Association Française,
- l'un et l'autre accompagnés d'un avant-projet de convention internationale;
- les réponses des onze associations nationales à un questionnaire diffusé par la Commission Internationale des passagers clandestins;
- le rapport de M. H. E. Gorick, président de la Commission internationale;
- le projet de Convention internationale du 3 juin 1955.

Il semble ressortir, aussi bien des débats de la Commission internationale que de ceux de la commission belge, que les seuls problèmes qui se posent soient les suivants :

« Comment empêcher les embarquements clandestins ? » et « Comment débarrasser le navire d'un passager clandestin ? »

Les solutions envisagées (conformément aux décisions de la commission internationale et suivant le rapport de M. Gorick) sont :

1. Tous les Etats admettent que l'embarquement clandestin constitue un acte punissable.
2. Le capitaine pourra débarquer le passager clandestin au premier port d'escale.

Corollaire : Les autorités portuaires de cette première escale seront obligées de le prendre en charge.

3. Le passager clandestin sera remis dans la situation d'avant l'embarquement frauduleux.

Corollaire : L'Armement qui profite de cette mesure devra intervenir dans les frais qui en résultent.

Comment la convention pourrait-elle assurer l'application de ces principes ?

1. La convention devrait définir la notion d'embarquement clandestin et déclarer que cet acte est qualifié punissable.

Le premier article de l'avant-projet de convention élaboré par M. J. Rondeau, portait ce premier paragraphe : « Quiconque est trouvé à bord d'un navire sans pouvoir y justifier sa présence, est coupable du délit d'embarquement clandestin ». M. Rondeau expliquait dans son rapport que cette « définition du délit d'embarquement clandestin (et de sa complicité) est inspirée des articles 1 et 2 de la loi belge du 28 juillet 1923. » Il ajoutait plus loin : « De même, il n'est pas nécessaire que le navire ait gagné la mer pour que le délit existe, il en est ainsi dès que le clandestin est à bord. Il n'est pas besoin de justifier que l'individu s'est embarqué en vue d'une traversée. S'il a eu un autre but en s'embarquant sur le navire, il lui en appartient d'en faire la preuve. »

La Commission belge estime qu'il y a lieu d'ajouter à ce principe fondamental : « en quelque lieu que soit celui-ci (le navire) ». En effet, il convient de spécifier que le fait est punissable quel que soit le lieu où se trouve le navire au moment où le stowaway y est découvert, que ce soit en mer, en rade ou au port.

La Convention doit toutefois avoir une autre portée. Elle doit affirmer que le fait d'être trouvé à bord, sans pouvoir y justifier sa présence, est un fait punissable. Il n'y a pas lieu de nuancer cette affirmation en précisant que le fait constitue un délit, notion qui n'est pas propre à tous les pays, mais la Convention doit stipuler que les Etats qui l'acceptent, s'engagent à sanctionner le fait dans leur législation, chacun bien entendu suivant l'économie de celle-ci, si une sanction n'y est déjà prévue.

Le projet de convention rédigé par M. Gorick ne qualifie pas l'embarquement clandestin de fait punissable et n'oblige pas les Etats contractants à prendre les mesures législatives nécessaires. La Commission belge estime toutefois que la certitude pour le passager clandestin d'être traduit en justice dans tous les ports de débarquement, constitue le meilleur moyen d'empêcher et de supprimer les embarquements clandestins.

La Commission belge estime d'autre part, que si les Etats contractants ont l'intention de mettre fin au fléau des embarquements clandestins et s'ils ne désirent pas débarasser uniquement les navires des passagers clandestins, il faut que la Convention proclame punissable et réprime non seulement la présence frauduleuse à bord du navire de mer, mais également les concours qui ont rendu possible l'embarquement clandestin. En effet, il est évident que le stowaway sait qu'il ne lui suffit pas de s'introduire à bord en trompant un instant la surveillance, mais qu'il faut avant tout parvenir à se maintenir caché et à subsister pendant le voyage. Ces desseins ne peuvent se réaliser que grâce à des connivences de la part de l'équipage ou des autorités du navire. Il est donc indispensable d'ériger en acte punissable, tout concours à l'embarquement, au séjour à bord ou au débarquement des passagers.

Le capitaine devrait être tenu, en outre, de dénoncer le passager clandestin se trouvant à bord de son navire et cela immédiatement après découverte de celui-ci, si le navire est dans un port, ou bien dès l'arrivée du navire dans un port d'un des Etats contractants, si la découverte est faite en mer ou même dans un port au moment de l'appareillage. Il ne faut toutefois pas que celui-ci soit retardé au préjudice de tous les intéressés au navire et à la cargaison pour la seule nécessité de dénoncer et débarquer éventuellement un stowaway, découvert, alors que le navire est en partance ou opère sa sortie du port. Dans ce cas la dénonciation sera faite à la première escale.

L'Association belge propose de matérialiser ces règles par les articles ci-dessous :

Article 1^{er}.

Quiconque est trouvé à bord d'un navire, en quelque lieu que soit celui-ci, sans pouvoir y justifier sa présence, est punissable et doit être traité conformément aux dispositions de la présente Convention.

Article 2.

Est également punissable quiconque prête, de quelque manière que ce soit, son concours à l'embarquement, au séjour à bord ou au débarquement des personnes visées à l'art. 1^{er}.

Article 3.

Tout capitaine est tenu de dénoncer et de livrer toute personne trouvée à son bord dans les conditions visées à l'art. 1^{er} aux Autorités compétentes du premier port où le débarquement peut s'opérer sans compromettre les intérêts dont le capitaine a la charge.

La Commission belge estime que, quoiqu'il ne soit pas nécessaire de déterminer les peines qui devront être appliquées aux actes punissables visés ci-dessus, il est indispensable néanmoins que la Convention règle la question de la compétence des Tribunaux. Dans cet ordre d'idées, la Commission belge estime que la juridiction compétente doit être celle du pays où le passager clandestin est débarqué bien que des conceptions différentes aient été exprimées, à ce sujet. Le projet de M^{re} Smeesters ne se prononçait pas à cet égard. Celui de M. J. Rondeau donnait compétence aux Autorités du pays vers lequel le stowaway était refoulé. La Commission belge n'adhère pas à ce système, parce qu'il implique le transfert du coupable d'un pays à l'autre en vue de le faire passer en jugement. Tel transfert comporterait des formalités extra-judiciaires compliquées et obligerait le Tribunal saisi à devoir juger uniquement sur des rapports d'Autorités qui lui sont étrangères.

La Commission belge est d'avis que le Tribunal le mieux qualifié à tous égards est celui du lieu de débarquement, parce que sa compétence est conforme aux règles générales du droit international, parce qu'il sera saisi par ses propres autorités nationales et pourra statuer en parfaite connaissance de cause au vu de leur rapport et cela dans les moindres délais, ce qui importe au premier chef, dans l'intérêt d'une répression salutaire.

En ce qui concerne la compétence judiciaire relative aux répressions des complices, il paraît assez clair que celle-ci doit appartenir aux Tribunaux du lieu où ces complices ont prêté leur concours à l'embarquement ou au débarquement clandestins. La juridiction du lieu de l'infraction est la plus qualifiée pour agir avec autorité et compétence,

avec la célérité et partant l'efficacité requises. Cependant, cette règle qui est celle appliquée dans le droit interne de tous les Etats, devrait fléchir lorsque les complices sont des membres de l'équipage du navire. Dans ce cas, les complices devraient être poursuivis devant la juridiction compétente du pays dont relève le navire à bord duquel ils sont enrôlés. Il ne faudrait pas en effet, que pour permettre cette répression, l'équipage d'un navire soit désorganisé par le débarquement d'un ou de quelques-uns de ses membres. Dans la généralité des cas, le juge naturel de pareil coupable, sera, au reste, celui du pays dont relève le navire qu'il sert, en même temps que le juge du pays dont il est ressortissant.

Quant à la compétence à l'égard du capitaine qui aurait enfreint l'obligation que lui impose la Convention, elle doit être également celle des Tribunaux du pays dont son navire porte le pavillon qui, aussi bien, sera en même temps le pays dont le capitaine est ressortissant, vu les prescriptions des législations nationales qui exigent presque partout que les capitaines soient un national du pavillon.

La Commission belge propose de matérialiser ces règles comme suit :

Article 4.

Tout fait punissable prévu à l'article 2 est poursuivi devant la juridiction compétente du pays, où il a été commis.

Si le coupable est un membre de l'équipage du navire à bord duquel le fait a été commis, il est poursuivi devant la juridiction compétente du pays dont ressortit le navire.

Tout capitaine ayant contrevenu à l'art. 3 est poursuivi devant la juridiction compétente du pays dont ressortit son navire.

2. La Convention doit autoriser le capitaine à débarquer le passager clandestin et obliger les autorités à en prendre réception.

a) Conformément au projet de Convention de M. Gorick, le capitaine est autorisé à débarquer le passager clandestin dans le port de son choix. La Commission belge estime que beaucoup d'Etats s'opposeraient à cette règle, d'autant plus, que, conformément au projet précité, les frais de séjour et de refoulement ne seront pas payés par le navire. La

Commission belge estime d'ailleurs qu'il sera difficile, voire impossible de faire admettre par les Etats contractants, dont la majorité met actuellement à charge du capitaine les frais de refoulement, que les frais visés soient supportés par l'Etat dont ressortit le passager clandestin. La Commission belge estime que le passager clandestin doit être débarqué le plus tôt possible, sans toutefois aggraver inutilement les charges du navire. Elle propose le texte suivant :

Article 3.

Tout capitaine est tenu de dénoncer et de livrer toute personne trouvée à son bord dans les conditions visées à l'art. 1^{er}, aux Autorités compétentes du premier port où le débarquement peut s'opérer sans compromettre les intérêts dont le capitaine a la charge.

b) L'obligation du capitaine de dénoncer et de délivrer le passager clandestin doit avoir comme contre-partie l'obligation des autorités du port de débarquement de prendre réception des clandestins.

La Commission belge estime devoir attirer l'attention sur le fait que les Etats qui s'engagent à prendre réception des passagers clandestins, accordent un avantage important aux Armements qui, par suite de la complicité des équipages ou d'un manque de surveillance, débarquent des personnes qui en réalité ne font qu'aggraver les charges des Etats où se font les débarquements. Il y a donc lieu d'offrir à ces Etats une contre-partie, notamment les tenant indemnes de la majeure partie des frais exposés et en disposant que seuls les nationaux ne pourront pas être refoulés. Le projet de M. Gorick ne semble pas avoir été rédigé dans cet esprit.

3. Modalités de refoulement.

a) Le but de la Convention est de remettre le passager clandestin dans sa situation d'avant l'embarquement frauduleux.

Le projet de Convention de M. Gorick, propose de renvoyer dans le pays dont ils sont les ressortissants, les stowaways dont la nationalité est certaine. La Commission belge marque son accord à cet égard. Le projet de Convention préconise en outre de les envoyer au port d'embarquement, au cas où leur nationalité ne peut pas être déterminée.

La Commission belge estime que cette deuxième règle aboutira à une aggravation des charges des ports dont le hinterland national est restreint et où le trafic des transits est très important. Il s'est avéré en effet, qu'à Anvers beaucoup de stowaways sont des étrangers qui sont arrivés soit par des navires étrangers, soit à la faveur du trafic ferroviaire ou routier. La Commission belge propose, en conséquence, d'insérer dans la Convention une règle qui permettrait de renvoyer les clandestins dont la nationalité n'est pas déterminée, au pays où ils ont résidé et, au cas où il n'est pas possible de déterminer ce pays, de les renvoyer au port d'embarquement.

En ce qui concerne les cas où le port d'embarquement ne peut pas être déterminé, la Commission belge hésite à accepter le port de l'escale précédente; elle se demande, en effet, quel est le raisonnement qui peut justifier cette nouvelle obligation mise à la charge des Etats contractants; elle estime en effet que, s'il n'est pas possible de déterminer le port d'embarquement, ce manque d'information résulte des lacunes dans la surveillance du navire pendant la traversée, et non pas pendant les escales.

b) En ce qui concerne les frais de refoulement, la Commission belge défend le point de vue repris sous le chapitre 2 b). Elle estime que la Convention devrait régler cette question comme suit :

1) Le coût de la subsistance du stowaway à bord jusqu'à son débarquement doit demeurer pour compte du navire. On peut en effet faire valoir que si celui-ci avait fait l'objet d'une meilleure surveillance de la part du personnel de bord ou de l'armateur, cette présence avec les charges qui en sont la conséquence n'eut pas été possible. Par ailleurs, il est certain que l'adoption et la mise en vigueur de la Convention envisagée aurait pour effet de réduire considérablement le nombre de passagers clandestins et partant les charges et tous les ennuis qu'ils causent dans l'état actuel des choses.

2) Quant aux frais de débarquement et de refoulement, il est logique qu'ils suivent le régime des frais d'entretien à bord puisqu'ils ont leur origine dans la même carence dans la surveillance du navire;

3) On devrait en dire autant des frais de séjour à terre entre le débarquement et le refoulement; on pourrait toutefois comme semblent le demander assez justement les armateurs, mettre une limite à la mesure dans laquelle les autorités pourraient en exiger le remboursement

par les armateurs. Cette limite pourrait être fixée à deux mois à compter du jour du débarquement. Elle serait de nature à inciter les autorités administratives à faire diligence dans les formalités à accomplir pour aboutir au refolement.

En ce qui concerne l'article 4 du projet de M. Gorick, la Commission belge fait remarquer qu'elle ne voit pas pourquoi les frais doivent être mis à charge des Etats dans tous les cas où cela est possible. Jusqu'à présent, ces frais ont été payés par les navires dans la plupart des Etats. A présent, les armateurs réclament la faveur additionnelle de pouvoir débarquer les passagers clandestins au premier port d'escale; il n'y a donc pas de raison de réclamer aux Etats contractants une contre-partie.

La Commission belge estime que l'article 5 du projet doit être supprimé étant donné qu'il n'est pas conforme aux principes mentionnés ci-dessus et qui, à son avis, devrait dominer la Convention.

*

Notre Administration de la Marine a fait valoir des considérations générales fondamentales sur le projet de convention internationale, présenté par M. H. E. Gorick.

Ces considérations, que l'Association belge estime devoir approuver, sont les suivantes :

« La portée de cette Convention est beaucoup trop restreinte pour pouvoir constituer la base d'une convention internationale par laquelle les Etats s'accorderaient sur les mesures destinées à enrayer sinon mettre un terme aux embarquements clandestins.

Car c'est bien à ce résultat positif que doit conduire une action concertée des Etats.

Il faut, cette action ayant été mise en œuvre, que les gens disposés à tenter un embarquement clandestin, sachent que l'entreprise est vouée à l'échec, et au surplus se paie de peines de prison; que les complices — et les clandestins dans la grande majorité des cas, ne peuvent réaliser leur plan, qu'à la faveur de l'aide, voire de l'inspiration des complices, — sachent aussi que, l'entreprise échouant, ils n'échapperont pas à la repression prévue pour eux.

Il faut encore que les capitaines ne se soustraient pas à la part qu'ils ont à prendre dans cette action; il ne faut pas qu'ils l'évitent

par crainte des enquêtes de police auxquelles ils devront répondre, ou qu'ils jugent plus simple et plus pratique, pour eux personnellement, de débarquer les clandestins ... « clandestinement » : leur dénonciation est indispensable, leur coopération est un important élément de l'action internationale envisagée.

Il ne sert qu'à peu que cette action impose des obligations si celles-ci ne sont pas sanctionnées; et cette répression, puisqu'elle résulte d'une action internationale, doit elle-même être internationalement organisée, si l'on veut éviter qu'elle échoue dans le chaos.

Nous sommes fermement d'avis que le Comité Maritime, puisqu'il est saisi du problème — et aucun organisme n'est mieux qualifié que lui pour le traiter, — doit le considérer dans son entièreté et s'efforcer de lui donner une solution complète, radicale.

Nous pensons que le projet soumis aux membres du Sous-Comité international est beaucoup trop timide.

Il a respecté, il est vrai, les lignes des recommandations formulées par le Sous-Comité (sub. 12 du rapport de M. Gorick) comme constituant dans son opinion les éléments d'une entente internationale.

Mais précédemment ces recommandations, nous le regrettons, sont demeurées dans des limites trop modestes. Elles se contentent d'assurer au capitaine la faculté de débarquer les stowaways dans tout port qu'il juge convenable. Pour le surplus, elles proposent les modalités du refoulement du clandestin débarqué, considération prise des réfugiés politiques.

A ce compte les stowaways continueront de tenter l'aventure; des chances de réussite demeurent, puisque l'aide des complices reste à disposition, même éventuellement, celle de capitaines inspirés par la compassion ou le désir de se débarrasser du clandestin le plus simplement possible sans formalités ni explications avec les autorités de police.

Nous pensons que le Comité Maritime International se doit de faire l'effort nécessaire pour donner à la question des passagers clandestins le règlement complet et radical qu'elle réclame et qui est indispensable, vu les données statistiques produites à la suite de questionnaires.

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

REMARQUES

Les membres français de la Commission Internationale, après avoir consulté la Commission spéciale nommée par l'Association Française de Droit Maritime, se permettent de faire, au sujet du projet de Convention du 3 juin 1955, les remarques que voici :

Article 1^{er}.

Passager clandestin. — Lorsque le consentement exigé n'est pas limité à celui du propriétaire ou du Capitaine, mais lorsqu'il est étendu à toute personne ayant la charge du navire, il paraît être plus simple d'éviter toute énumération et de stipuler : sans le consentement de toute personne ayant la charge du navire.

La définition du propriétaire devrait être supprimée mais la définition du passager clandestin devrait préciser que la personne ayant la charge du navire comprend l'affréteur de la coque nue.

Afin d'éviter qu'on ne croie que la Convention Internationale ne couvre pas les passagers trouvés à bord du navire avant le départ (car régi par les lois du port) les mots « en mer » devraient être remplacés par « et qui fut trouvé après que le navire n'ait quitté le port ».

Le présent paragraphe devrait être libellé comme suit :
« signifie toute personne qui se cache à bord d'un navire sans le consentement d'une personne qui a la charge du navire (même un affréteur de la coque nue) et qui est découverte après que le navire a quitté le port ».

Port d'embarquement. — Les mots « en relation avec le passager clandestin » sont inutiles, étant donné que les premiers mots de cet article sont « dans la présente Convention..... ».

Le mot « subséquentement » ne semble pas donner satisfaction. Le passager clandestin ne peut pas être trouvé à bord avant son embarquement. Ce mot a toutefois une signification lorsqu'il indique que le navire est déjà en mer, comme prévu dans la définition du passager clandestin. Le mot « subséquentement » devrait être supprimé.

Port de débarquement. — Les mots « en relation avec le passager clandestin » devraient être supprimés.

Il ne faut pas mentionner « dans un Etat contractant », étant donné que la Convention ne s'applique pas à un Etat non-contractant.

Navire — devrait être défini et les délégués français proposent : « un navire faisant du commerce sur mer, sur les rivières ou dans les eaux territoriales, à condition qu'il accomplisse un voyage international ».

(Ceci couvre par exemple le cas d'un passager clandestin russe s'embarquant à Evian à destination de Genève.)

Article 2.

Le cadre large est excellent et l'expression « le Capitaine peut débarquer le passager clandestin » évite toute difficulté.

La dernière ligne devrait pouvoir être amendée, étant donné que cette défense de débarquer ne peut pas couvrir uniquement un seul Etat, mais doit couvrir tous les Etats qui pourraient considérer le passager clandestin comme un réfugié politique (Bulgarie, Roumanie, etc.). Nous proposons « ...dans tout port de tout Etat qui le considère comme un réfugié politique ».

Article 3.

1. — Les délégués français proposent d'énoncer dans les 2 premières lignes un principe général.

La 3^e ligne devrait commencer : « Toutefois le passager clandestin sera renvoyé dans son port d'embarquement lorsque... » :

(a) pas de remarques,

(b) cela va sans dire,

(c) Dans le 3^e paragraphe de l'art. 1 (c) le mot « si » devrait être supprimé étant donné qu'il n'est pas nécessaire et qu'il peut prêter à confusion. Ce paragraphe établit une règle spéciale et devrait former une disposition séparée.

(c) devrait être libellé :

« Les autorités compétentes pourront renvoyer le passager clandestin dans tout Etat dont il est le ressortissant.

» Le passager clandestin devra toutefois être renvoyé au port d'embarquement (a) lorsque l'Etat vers lequel il devrait être renvoyé, conformément à la présente Convention, refuse de l'accepter en faisant valoir qu'il n'est pas un de ses ressortissants, (b) lorsque le passager clandestin est un ressortissant de plusieurs Etats et qu'il pourrait être renvoyé dans un de ces Etats, conformément à la présente Convention, mais que ces Etats refusent de l'accepter en faisant valoir qu'il n'est pas un de leurs ressortissants, (c) lorsque l'autorité compétente admet que le passager clandestin n'a pas de nationalité. »

Le dernier paragraphe de l'art. 3, 1 (c) devrait former une disposition spéciale marquée « d », disposition dans laquelle le premier mot « si » devrait être supprimé.

Cet article devrait être complété comme suit :

« à l'exception du cas où l'Etat nie la prétendue nationalité ».

Article 4.

Comme la définition de « propriétaire » a été supprimée la 6^e ligne devrait être libellée « sera à charge du propriétaire de navire ou, le cas échéant, de l'affrètement de la coque nue ».

Le dit paragraphe devrait continuer comme suit :

« cette responsabilité pour frais de subsistance du passager clandestin ne pourra pas dépasser des dépenses raisonnables relatives à une période de 2 mois, à partir du moment où le passager clandestin est débarqué au port de débarquement ».

Article 5.

Nous proposons de supprimer cet article qui peut prêter à confusion.

Une Convention de cette sorte ne peut pas affecter des Etats non-contractants. La position de ceux-ci étant la même que s'il n'y avait pas de Convention.

Le 23 juin 1955.

REMARQUES

Article 2.

a) « le capitaine du navire peut.... »

L'Association finlandaise estime que les mots « du navire » doivent être supprimés.

b) Dans certains pays les autorités exigent une liste de toutes les personnes à bord et ils effectuent, en outre, un examen approfondi à bord du navire. Le capitaine ne peut pas intervenir dans ces cas. L'Association estime que, si une disposition concernant les réfugiés politiques était incorporée dans la Convention, celle-ci devrait être libellée de façon à ne pas permettre au capitaine de changer de route dans le seul but de délivrer un passager clandestin dans un port d'un Etat dont le passager clandestin est un réfugié politique.

Article 3.

L'Association estime que si certains droits étaient accordés aux autorités compétentes sur une base discrétionnaire, il y aurait des disputes dans chaque cas d'espèce. Aucune disposition ne règle le cas où le port d'embarquement et le dernier port d'escale sont situés dans des Etats non-contractants.

Dans ces conditions l'Association propose l'amendement que voici :

« Lorsqu'un passager clandestin est livré aux autorités compétentes dans un port désigné, ces autorités compétentes peuvent renvoyer le passager clandestin dans l'Etat dont il s'avère être un ressortissant

et si cet Etat est un Etat contractant il sera obligé de le prendre en charge.

Si la nationalité du passager clandestin ne peut pas être déterminée ou s'il n'a pas de nationalité ou s'il est le ressortissant d'un Etat non-contractant et que cet Etat refuse de le prendre en charge, l'autorité compétente pourra le renvoyer dans le port d'embarquement où il sera accepté si ce port est situé dans un Etat contractant.

Si le port d'embarquement ne peut pas être déterminé, ou s'il est situé dans un Etat non-contractant, qui refuse de prendre le passager clandestin en charge, l'autorité compétente pourra renvoyer le passager clandestin dans le dernier port où le navire a fait escale avant la découverte, et si cet Etat est un Etat contractant, cet Etat sera obligé de prendre le passager clandestin en charge. »

Article 4.

Cet article limite les obligations des propriétaires de navires aux frais de voyage et aux frais de subsistance de 2 mois, etc... L'Association estime que la Convention doit stipuler qui doit supporter les frais additionnels qui seront exposés avant le refolement définitif, sinon il pourrait y avoir des discussions à ce sujet.

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

REMARQUES

1. Mise en vigueur de la Convention.

La Sous-Commission allemande est d'avis que — conformément aux vues exprimées à la Conférence de Brighton — la Convention ne devrait entrer en vigueur qu'après ratification par 5 Etats et non pas après ratification par 2 Etats. La Sous-Commission a fait cette proposition par suite du fait que les Parlements pourraient hésiter à ratifier une Convention qui entre en vigueur par la seule ratification de 2 Etats. Elle craint que si 2 Etats seulement adhèrent à la Convention le flux des passagers clandestins vers ces Etats va s'accroître considérablement. Cette crainte ne sera plus fondée si 5 Etats au moins doivent ratifier la Convention avant qu'elle n'entre en vigueur.

2. Article 2.

La Sous-Commission a remarqué qu'à Brighton le point de vue a prévalu que la Convention ne doit pas s'occuper des réfugiés politiques. Si toutefois, il a été décidé d'aborder ce problème, la règle contenue dans l'article 2 ne semble pas être praticable. Afin de sauvegarder la sécurité personnelle des réfugiés, on devrait stipuler qu'ils ne pourront pas être débarqués dans un pays où ils pourraient faire l'objet de persécutions. C'est la raison pour laquelle la Sous-Commission propose de modifier l'article 2 en conséquence.

Le 13 juillet 1955.

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT

REMARQUES

1. Afin d'éliminer la préoccupation qu'on puisse exclure l'embarquement du clandestin en pleine mer en dehors du port, il semble nécessaire d'ajouter au 3^{me} al. de l'art. 1^{er}, après les mots « le port dans lequel », les mots « en proximité duquel... ».

2. Il semble utile de mettre en évidence que restent en vigueur les dispositions résultant des conventions consulaires, d'établissement et de navigation. Dans ce but il faut ajouter un art. 6 ainsi conçu :

« Les dispositions de la présente Convention ne portent aucun préjudice à l'application des dispositions des conventions existantes entre l'Etat duquel le clandestin est ressortissant et l'Etat du port de débarquement, en matière consulaire, d'établissement et de navigation maritime. »

3. Il semble utile de fixer que le traitement dû aux clandestins ne puisse devenir un privilège à l'égard des passagers. Il faut ajouter un art. 7 ainsi conçu :

« Le passager clandestin ne pourra avoir, pour les responsabilités encourues par l'armateur que le traitement prévu par la loi nationale du navire et, en tout cas, il ne pourra pas jouir d'un traitement plus avantageux que celui résultant de l'application des conventions internationales concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer. »

Rome, le 15 juillet 1955.

ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES PAYS-BAS

Article 2.

Cet article contient les mots « navire enregistré dans un port ». Beaucoup de navires hollandais sont enregistrés à La Haye où il n'y a pas de port. Ne pourrait-on pas supprimer les mots « dans un port » ?

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

En rédigeant cette Convention l'Association a reconnu qu'il était de son devoir de tâcher d'y reproduire les pensées des membres du Sous-Comité International, comme exprimées durant la Conférence de Brighton.

Depuis la circulation du projet de la Convention (3 juin) nous avons pu faire une étude générale de ses conditions et certains amendements ont été suggérés.

En premier lieu, afin d'assurer l'opération satisfaisante des dispositions, on a jugé désirable que la Convention devrait contenir une disposition spécifique pourvoyant à la désignation, par les Etats ratifiants, de ports dans lesquels il y aura des Autorités Compétentes.

Secondement, on a jugé peu approprié que la Convention contienne une disposition touchant les réfugiés politiques. Entièrement à part le fait que les dispositions, comme actuellement rédigées, n'empêcheraient pas qu'un réfugié politique ne soit envoyé dans un pays politiquement sympathique au pays dont il s'est échappé, on a jugé peu désirable que le capitaine d'un navire soit chargé de la responsabilité de décider si un passager clandestin est un réfugié de bonne foi.

En dernier lieu, on considère que les dispositions de l'Article 3, comme à l'origine rédigées, n'assuraient pas d'une manière satisfaisante que les Autorités Compétentes prendraient des mesures suffisantes pour découvrir la nationalité, ou, selon le cas, le port d'embarquement des passagers clandestins et, qu'en conséquence, le contrôle actuellement entre les mains des Autorités d'Immigration sur les personnes entrant dans des pays, aurait été déraisonnablement dominé.

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE

25 juillet 1954

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes de droit relatives aux passagers clandestins (« stowaways »), ont décidé de conclure une convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit :

Article 1^{er}.

Dans cette Convention, les expressions suivantes auront les significations que leur assigne respectivement le présent document :

Le terme : « Passager Clandestin » signifie une personne qui à tout port se cache à bord d'un navire sans le consentement du propriétaire du navire ou du capitaine ou de toute autre personne ayant la charge du navire, et qui est trouvé après que le navire a quitté le port.

Le terme : « Port d'Embarquement » signifie le port dans lequel un passager clandestin s'est introduit à bord du navire sur lequel il a été trouvé.

Le terme : « Port Désigné » signifie un port désigné par un Etat Contractant conformément aux dispositions de cette Convention comme un port dans lequel il se trouve des autorités compétentes.

Le terme : « Autorités Compétentes » signifie l'organisme quelconque ou la personne dans un port désigné qui sont autorisés par le Gouvernement de l'Etat Contractant dans lequel est situé ce port, pour recevoir et traiter les passagers clandestins, conformément aux dispositions de cette Convention.

Le terme : « Propriétaire » s'étend à tout affréteur auquel le navire a été loué « en coque nue » (demised).

Article 2.

Chaque Etat Contractant devra, dans un délai de six mois, à partir du dépôt de la ratification de cette Convention par cet Etat, désigner un nombre suffisant de ports dans l'Etat dans chacun desquels il se trouve des autorités compétentes; sans préjudice toutefois du droit de tout Etat, à n'importe quel moment, de changer les ports désignés ou d'augmenter ou de diminuer leur nombre.

Article 3.

1) Si lors de tout voyage d'un navire inscrit dans un port d'un Etat contractant on trouve un passager clandestin, le Capitaine du navire peut remettre le passager clandestin entre les mains des autorités compétentes au premier port désigné dans lequel le navire fait escale après que le passager clandestin est trouvé :

A condition que, si le passager clandestin est trouvé pendant que le navire est dans un port désigné, le Capitaine pourra remettre le passager clandestin entre les mains des autorités compétentes dans ce port.

2) Lors de la remise du passager clandestin entre les mains des autorités compétentes, le Capitaine du navire doit fournir à ces autorités tous les renseignements qu'il possède relatifs à la nationalité, ou, selon le cas, aux nationalités, du passager clandestin, son port d'embarquement, et la date, l'heure et la position géographique du navire quand le passager clandestin a été trouvé.

3) Les autorités compétentes dans tout port doivent recevoir tout passager clandestin remis entre leur mains, conformément aux dispositions précédentes du présent Article, et pourront le traiter conformément aux dispositions suivantes de cette Convention.

Article 4.

Quand un passager clandestin est remis entre les mains des autorités compétentes dans un port désigné,

1) les autorités compétentes pourront renvoyer le passager clandestin dans tout Etat dont elles le croient être national et, si cet Etat est un Etat Contractant, il sera tenu de l'accepter à moins d'être persuadé qu'il n'est pas de la nationalité de cet Etat.

2) Les autorités compétentes pourront renvoyer le passager clandestin au port qu'elles croient avoir été son port d'embarquement si :

a) l'Etat, ou, selon le cas, tous les Etats dont les autorités compétentes croient le passager clandestin être national, refusait, ou, selon le cas, refusaient, d'accepter son renvoi, ou

b) si les autorités compétentes étaient persuadées que le passager clandestin ne possède aucune nationalité; et l'Etat dans lequel le port d'embarquement est situé, s'il est un Etat Contractant, sera tenu de l'accepter à moins d'être persuadé que ce port n'était pas son port d'embarquement.

A condition toutefois que, si les autorités compétentes n'étaient pas à même d'exprimer leur opinion concernant le port d'embarquement du passager clandestin, ou si l'Etat dans lequel le port est situé qu'elles croient avoir été son port d'embarquement refusait de l'accepter, les autorités compétentes pourront le renvoyer au dernier port où le navire a fait escale avant qu'il n'ait été découvert, et l'Etat dans lequel ce port est situé, s'il est un Etat Contractant, sera tenu de l'accepter nonobstant qu'il aurait antérieurement refusé de l'accepter conformément aux dispositions précédentes du présent paragraphe.

Article 5.

1) Quand un passager clandestin est renvoyé dans un Etat Contractant dont il est national conformément aux dispositions de cette Convention, les frais de son renvoi de cette manière, et les frais de son entretien au port désigné dans lequel il est reçu par les autorités compétentes, depuis le moment où il est ainsi reçu jusqu'à celui de son renvoi de cette manière, seront à la charge de cet Etat.

2) Quand conformément aux dispositions de cette Convention un passager clandestin est renvoyé à son port d'embarquement ou, selon le cas, au dernier port où le navire a fait escale avant que le passager clandestin n'ait été trouvé, les frais de son renvoi de cette manière, et les frais de son entretien au port désigné dans lequel il est reçu par les autorités compétentes, depuis le moment où il est ainsi reçu jusqu'à celui de son renvoi de cette manière, seront à la charge du propriétaire du navire. La responsabilité du propriétaire d'un navire en vertu du présent paragraphe pour les frais d'entretien d'un passager clandestin

n'excédera pas le montant de ces frais pendant une période de deux mois à partir du moment où le passager clandestin est reçu par les autorités compétentes dans le port désigné.

Article 6.

Les pouvoirs conférés par cette Convention au Capitaine d'un navire et à des autorités compétentes, en ce qui concerne la manière de disposer d'un passager clandestin, seront en sus et non en dérogation de tous autres pouvoirs qu'il pourrait ou qu'elles pourraient avoir à cet égard.

Clauses marginales et lettres de garantie	181
Rapport introductif	183
Procès-Verbal des réunions de Brighton 1954	197
Projet de Conventions	206
 Responsabilité des transporteurs maritimes à l'égard des passagers	209
Projet de rapport international	211
Procès-Verbal des réunions de Brighton	232
Projet de Conventions	245
 Passagers clandestins	255
Premier Projet de Convention	257
Belgique	260
France	269
Finlande	272
Allemagne	274
Italie	275
Pays-Bas	276
Grande-Bretagne	277
Projet de Convention	278