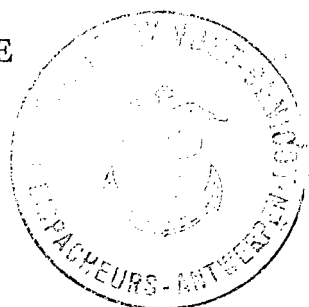


COMITÉ MARITIME  
INTERNATIONAL

---



# CONFÉRENCE DE MADRID

---

RAPPORTS PRÉLIMINAIRES  
PROCÈS-VERBAUX  
PROJETS DE CONVENTION

1955

*Que l'Association Espagnole de Droit Maritime veuille trouver ici l'expression de la gratitude de tous les membres du Comité Maritime International pour la magnifique hospitalité qu'elle leur a réservée.*

I.

STATUTS

MEMBRES

RATIFICATIONS

# STATUTS

1955

---

## Article 1<sup>er</sup>.

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<sup>er</sup>; 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, Président
- Sir Gonne St. Clair Pilcher, Vice-Président
- MM. Frédéric Sohr, Vice-Président
- Léopold Dor, Vice-Président
- Antoine Franck, Vice-Président
- Cyril Miller, Secrétaire Général
- Carlo Van den Bosch, Secrétaire Général
- Léon Gyselynck, Trésorier
- Firme Henry Voet-Genicot, Secrétaire administratif
- Edvin Alten (Norvège)
- Algot Bagge (Suède)
- Charles C. Burlingham (Etats-Unis d'Amérique)



MM. 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)  
Pelegrin de Benito Serres (Espagne)  
Carlos Theodoro da Costa (Portugal)  
Rolf Stödter (République Fédérale d'Allemagne  
de l'Ouest)  
Walter Müller (Suisse)  
Atilio Malvagni (Argentine)  
Teruhisa Ishii (Japan)  
C.J. Burchell (Canada).  
Joseph Bonan (Maroc)

## ASSOCIATIONS NATIONALES

---

### ALLEMAGNE

#### **Association Allemande de Droit Maritime**

Président :

MM. Rolf STÖDTER, Président de l'Association des Armateurs Allemands, Hambourg.

Secrétaire :

Hans Georg RÖHREKE, Directeur de l'Association des Armateurs Allemands, Hambourg.

### ARGENTINE

#### **Association Argentine de Droit Maritime**

Président :

MM. Atilio MALVAGNI, Avocat, Professeur à l'Escuela Nacional de Nautica Manuel Belgrano, Buenos-Aires.

Vice-Président :

José BARES, ancien Gérant de la Flota Mercanté del Estado, ancien Directeur National de la Marine Marchande, Buenos-Aires.

Secrétaire :

Eduardo Basualdo MOINE, Professeur à la Faculté de Droit de Buenos-Aires, Buenos-Aires.

Trésorier :

Alberto CAPPAGLI, Avocat, Buenos-Aires.

BELGIQUE  
**Association Belge de Droit Maritime**

Président :

MM. Albert LILAR, Avocat, Sénateur, Ministre de la Justice, Professeur à l'Université de Bruxelles, Président du Comité Maritime International, Anvers.

Vice-Présidents :

Frédéric SOHR, Docteur en Droit, Assureur, Secrétaire-général du Comité Maritime International, Professeur à l'Université de Bruxelles, Bruxelles.

Constant SMEESTERS, Avocat, Membre du Conseil Supérieur de la Marine, Anvers.

Secrétaires-généraux :

Ant. FRANCK, Avocat, Vice-Président du Comité Maritime International, Anvers.

Jean VAN RYN, Avocat à la Cour de Cassation, Professeur à l'Université, Bruxelles.

Trésorier :

Léon GYSELYNCK, Anvers.

Secrétaire :

Carlo VAN DEN BOSCH, Avocat, Secrétaire Général du Comité Maritime International, Anvers.

Secrétaire Administratif :

Firme Henry Voet-Genicot, Anvers.

CANADA  
**Association Canadienne de Droit Maritime**

Président honoraire :

Hon. C.J. BURCHELL, Q.C., Halifax.

Président :

Hon. Arthur I. SMITH, Montréal.

Vice-Présidents :

Hon. J.V. CLYNE, Vancouver.

MM. A.L. LAWES, Montréal.

Peter WRIGHT, Q.C., Toronto.

Trésorier :  
F.S. SYMONS, Montréal.  
Secrétaire :  
Léon LALANDE, Q.C., Montréal.  
Secrétaire-adjoint :  
C.T. MEARNNS, Montréal.

DANEMARK  
**Association Danoise de Droit Maritime**

Président :  
MM. N.V. BOEG, Conseiller à la Cour d'Appel, Président de l'International Law Association, Copenhague.  
Trésorier :  
Jacob E. GELTING, Avocat à la Cour Suprême, Copenhague.  
Secrétaire :  
Kjeld RÖRDAM, Conseiller à la Cour Suprême, Copenhague.

ESPAGNE  
**Association Espagnole de Droit Maritime**

Président :  
MM. Ernesto ANASTASIO, Avocat, Capitaine au long cours, Président de la Cie Transméditerranéenne et du Phoenix Espagnol, Madrid.  
Secrétaire-général :  
Pelegrin de BENITO SERRES, auditeur au Conseil d'Etat, auditeur de la Marine, Madrid.

ETATS-UNIS D'AMERIQUE  
**Association Américaine de Droit Maritime**

Président :  
MM. Charles S. HAIGHT, New-York.  
Vice-Présidents :  
Joseph J. GEARY, San Francisco, Cal.  
John W. CRANDALL, New-York.  
Trésorier :  
George F. TINKER, New-York.

Secrétaire :  
Wilbur H. HECHT, New-York.

FINLANDE  
**Association Finlandaise de Droit Maritime**

Président :  
MM. Dr. Jur. Rudolf BECKMAN, Juge à la Haute Cour Administrative, Helsingfors.  
Secrétaire-général :  
Herb. ANDERSSON, armateur, Helsingfors.

FRANCE  
**Association Française de Droit Maritime**

Président :  
MM. Jean de GRANDMAISON, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.  
Vice-Présidents :  
E. FOURNIER, Directeur général de la compagnie des Chargeurs Réunis, Paris.  
Paul DESPREZ, Assureur maritime, Paris.  
Secrétaire-général :  
Marcel PITOIS, Administrateur-directeur-général de la Société Navale de l'Ouest, Paris.  
Trésorier :  
PRODROMIDES, Docteur en droit, Conseiller juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, Paris.

GRANDE-BRETAGNE  
**Association Britannique de Droit Maritime**

Président :  
Sir Gonne St. Clair PILCHER, Juge à la Haute Cour de Justice, Londres.  
Vice-Président :  
Sir Patrick DEVLIN, Juge à la Haute Cour de Justice, Londres.  
Secrétaire-général :  
M. Cyril MILLER, Assureur, Londres.

GRECE

**Association Hellénique de Droit Maritime**

Président :

MM. Alexandre TSIRINTANIS, Professeur à l'Université, Athènes.

Vice-Présidents :

Stelios MAVROMICHALIS, Juge à la Cour de Cassation, Athènes.

Nicos TRIANTAPHYLIDES, Assureur, Athènes.

Secrétaire-général :

Kyriakos SPILIOPOULOS, Professeur à l'Université, Athènes.

Secrétaire :

Phocion POTAMIANOS, Avocat, Athènes.

Trésorier :

Panagis YANNOULATOS, Armateur, Athènes.

ISRAEL

**Association Israélienne de Droit Maritime**

(constituée en 1955)

Président :

MM. Jacob CASPI, Haifa.

Vice-Président :

R. GOTTSCHALK, Avocat, Haifa.

Trésorier :

Karl KIESLER, Haifa.

Secrétaire :

E. LOWI, Directeur de J.V. Delbourgo & Son, Haifa.

ITALIE

**Association Italienne de Droit Maritime**

Président :

MM. Amedeo GIANNINI, Ambassadeur honoraire, Rome.

Vice-Présidents :

Giorgio BERLINGIERI, Avocat, Gênes.

Biagio BORRIELLO, Président du Comité Régional, Naples.

Antonio COSULICH, Président de la Societa Triestina di Navigazione « Cosulich », Trieste.

Secrétaire-général :

Roberto SANDIFORD, Conseiller d'Etat, Rome.

#### MAROC

##### **Association Marocaine de Droit Maritime**

(constituée en 1955)

Présidents d'Honneur :

MM. Henri CROZE, Assureur Maritime.

Léopold DOR, Avocat, Paris.

Président :

Joseph BONAN, Avocat.

Vice-Présidents :

Jean MACHWITZ, Avocat.

Si Mehdi EL MOKRI, Administrateur de Sociétés.

André GOIRAND, Directeur de la Compagnie Paquet.

Robert RANQUE, Assureur maritime.

Secrétaire Général :

Max CAILLE, Secrétaire du Comité Marocain de Tarification de l'Assurance Maritime et Transports, Secrétaire Général de l'Office Central des Assureurs Maritimes du Maroc.

Secrétaires Généraux Adjointes :

Pierre WALCH, Avocat.

Maurice BOUCHET, transitaire.

Trésorier :

Auguste BUTEL, Administrateur de Sociétés.

Trésorier Adjoint :

Louis BOUYSSIE, Directeur de Sociétés.

#### NORVEGE

##### **Association Norvégienne de Droit Maritime**

Président :

MM. Edvin ALTEN, Juge à la Cour Suprême, Oslo.

Secrétaire :

Per GRAM, Avocat, Oslo.

PAYS-BAS  
**Association Néerlandaise de Droit Maritime**

Président :  
MM. Prof. J. OFFERHAUS, Amsterdam.  
Secrétaire-général et Trésorier :  
J.T. ASSER, Avocat, Amsterdam.

PORTUGAL  
**Association Portugaise de Droit Maritime**

Président :  
MM. Antonio BALTAZAR FERREIRA, Juge à la Cour Suprême, Lis-  
bonne.  
Vice-Président :  
Amiral Arthur Leonel BARBOSA CARMONA, Lisbonne.  
Secrétaire-général :  
Commodore Carlos Théodoro da COSTA, Lisbonne.

SUEDE  
**Association Suédoise de Droit Maritime**

Président :  
MM. Algot BAGGE, Conseiller à la Cour Suprême de Suède, Président  
du Tribunal Arbitral Anglo-Allemand, Stockholm.  
Secrétaire :  
ClæS PALME, Avocat, Stockholm.

SUISSE  
**Association Suisse de Droit Maritime**

Président :  
MM. Walter MÜLLER, Docteur en droit, Avocat et notaire, chargé  
de cours à l'Université de Zürich, Bâle.  
Vice-Président :  
Rolf RINGIER, administrateur-délégué de la Société Alpina  
Transports Internationaux S.A., Bâle.  
Secrétaire :  
Rudolf SARASIN, docteur en droit, avocat, Bâle.



URUGUAY  
**Association Uruguayenne de Droit Maritime**  
(constituée en 1954)

Président :

Dr Rodolfo MEZZERA ALVAREZ, Professeur de Droit Commercial à la Faculté de Droit et de Sciences Sociales de Montevideo, Membre du Conseil directeur de la Faculté de Droit.

Vice-Présidents :

Dr Miguel U. ROCCA, Professeur de Droit Commercial à la Faculté de Droit et de Sciences sociales, et à la Faculté des Sciences économiques et administratives de Montevideo.

Dr Sagunto F. PEREZ FONTANA, Professeur de Droit Commercial à la Faculté de Droit de Montevideo.

Secrétaires :

Dr José A. FERRO ASTRAY, Professeur agrégé de droit à la Faculté de Droit.

Dr Alfredo CAMBON, inscrit à la chaire de Droit Commercial à la Faculté de Droit.

Dr Jorge RACHETTI PIRIZ, inscrit à la chaire de Droit Commercial à la Faculté de Droit.

Trésorier :

Dr Jorge PEREZ PRINS, Assesseur-Lecteur à la Banque des Assurances de l'Etat.

YUGOSLAVIE  
**Association Yougoslave de Droit Maritime**

Président :

MM. Vladislav BRAJKOVIC, Professeur à l'Université de Zagreb, Zagreb.

Trésorier :

Ladislav TAMBACA, Professeur à l'Ecole maritime supérieure, Rijeka.

Secrétaires :

Emile PALLUA, collaborateur de l'Institut Adriatique de l'Académie Yougoslave de Sciences et Beaux-Arts, Zagreb.

Ivo KISIC, conseil juridique de la Jugoslavenska Linijska plovidba, Rijeka.

## MEMBRES TITULAIRES

---

- MM. Edvin ALTEN, Juge à la Cour Suprême, Président de l'Association Norvégienne de Droit Maritime, Uranienborg Terrasse, 17, Oslo.
- Carl Erik AHMANSSON, Directeur de la Sveriges Angfartygs Assuransförening, Gothenbourg.
- Hendrik AMELN, Avocat, Dispacheur, Président de la Commission législative du Storting, Président du Véritas Norvégien, Slottsgatan, 1, Bergen (Norvège).
- Ernesto ANASTASIO, Avocat, Capitaine au long cours, Président de la Cie Transméditerranéenne, Président de la Cie La Union y El Fénix Español, Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Almagro 23, Madrid.
- Herb. ANDERSSON, Armateur, Secrétaire-général de l'Association Finlandaise de Droit Maritime, Finska Angfartygs Aktiebolaget, 4, S. Magasinsgatan, Helsingfors.
- J.T. ASSER, Avocat, Secrétaire-général de l'Association Néerlandaise de Droit Maritime, Keizersgracht, 391, Amsterdam.
- Algot BAGGE, Juge à la Cour Suprême de Suède, Président de l'Association Suédoise de Droit Maritime, Floragatan, 2, Stockholm.
- Pelegrin BENITO SERRES, Auditeur au Conseil d'Etat, Auditeur de la Marine, Secrétaire-général de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Hermanos Miralles, 36, Madrid.
- Francesco BERLINGIERI, Avocat, Professeur à Gênes, Via Roma, 10, Gênes.
- Giorgio BERLINGIERI, Professeur à l'Université, Vice-Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Avocat, Via Roma, 10, Gênes.

N.V. BOEG, Conseiller à la Cour d'Appel, Président de la Branche Danoise du Comité Maritime International, ancien Président de l'International Law Association, Ceresvej, 9, Copenhague.

Raymond BOIZARD, Assureur Maritime, Directeur de la Cie d'Assurance, La Bâloise, 12, rue de la Bourse, Paris, 2<sup>e</sup>.

Henry C. BLACKISTON, Partner in the firm of Lord, Day & Lord, 25, Broadway, New York 4 N.Y.

Vladislav BRAJKOVIC, Professeur à l'Université, Président de l'Association Yougoslave de Droit Maritime, Cvijetna cesta, 29, Zagreb.

Sjur BRAEKHUS, Docteur en droit, Professeur de Droit Maritime à l'Université, Observatoire Terrasse, 8, Oslo.

Hugo BRANDT, Directeur de la Norddeutsche Versicherungsgesellschaft, Alterwall, 12, Hambourg, 11.

W.A. BURCHARD-MOTZ, ancien Bourgmestre de Hambourg, ancien Président de l'Association Allemande de Droit Maritime, Kl. Flottbek, Baron Voight-Strasse, 19, Hambourg.

C.J. BURCHELL, Q.C., Canadian Pacific Building, Halifax.

Charles C. BURLINGHAM, Avocat, William Street, 27, New York.

Raffaele CAFIERO, Riviera di Chiaia, 215, Naples.

Gunnar CARLSSON, Directeur de la Transatlantic Steamship Company, Gothembourg.

Hawley T. CHESTER, Assureur, Firme Chubb & Son, 90, John Street New York 7.

Placido CIVILETTI, Avocat, Via Ippolito d'Aste, 85, Gênes.

R.P. CLEVERINGA, Professeur à l'Université, Rynsburgerweg, 29, Leyden.

Carlos Theodoro da COSTA, Commodore, Secrétaire-général de l'Association Portugaise de Droit Maritime, Ministério da Marinha, Lisbonne.

Antonio COSULICH, Président de la « Cosulich », Società Triestina di Navigazione, Vice-Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Piazza Unita, 1, Trieste.

Jean de GRANDMAISON, Président de l'Association Française de Droit Maritime, Avocat, Boulevard Raspail, 87, Paris, 6<sup>e</sup>.

A. DELPRAT, Administrateur-directeur de la Stoomboot Maatschappij « Nederland », Prins Hendrikkade, 108, Amsterdam.

Jules A. DENOEL, ancien Directeur du Service des Traités au Ministère des Affaires Etrangères, rue de la loi, Bruxelles.

Otto DETTMERS, Avocat, Sögestrasse, 47/53, Brême.

Sir Patrick DEVLIN, Vice-Président de l'Association Britannique de Droit Maritime, Juge du Queen's Bench Division, English High Courts of Justice, Royal Courts of Justice, Strand, Londres W.C.2.

Henry DEVOS, Docteur en Droit, Directeur général honoraire de l'Administration de la Marine, Avenue E. Mesens, 67, Bruxelles.

Albert DEVEZE, Avocat, Ministre d'Etat, Membre de la Chambre des Représentants, rue Defacqz, 48, Bruxelles.

Léopold DOR, Avocat, Vice-Président du Comité Maritime International, rue Scheffer, 39, Paris XVI<sup>e</sup>.

Nils DYBWAD, Avocat, Directeur de la Nordsk Skibrederforening, Oslo.

H.B. EDMUNDS, Adjuster of Claims, 4, Fenchurch Avenue, London E.C.3.

Ant. FRANCK, Avocat, Vice-Président du Comité Maritime International et Secrétaire-général de l'Association Belge de Droit Maritime, 30, rue des Escrimeurs, Anvers.

A. GÄRTNER, Secrétaire de direction de l'East Asiatic Company, Holbergsgade, 2, Copenhague, K.

Jakob GELTING, Avocat à la Cour Suprême, Trésorier de l'Association Danoise de Droit Maritime, Vingaardstraede, 3, Copenhague.

Amedeo GIANNINI, Ministre plénipotentiaire ad honorem, Conseiller d'Etat, Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Via del Seminario, 113, Rome.

Torquato C. GIANNINI, Professeur à l'Université, L.T. Mellini, 24, Rome.

James-Paul GOVARE, Avocat, Membre de l'Académie de la Marine, rue de Lasteyrie, 5, Paris, XVI<sup>e</sup>.

Harold GORICK, Joint Secretary du British Liner Committee, Secrétaire-général de l'International Chamber of Shipping, Directeur de la Chamber of Shipping, 3/6, Bury Court, London E.C.3.

Per GRAM, Avocat, Nordisk Skibrederforening, Rådhusgatan, 25, Oslo.

Léon GYSELYNCK, Avocat honoraire, Professeur à l'Université de Bruxelles, Trésorier du Comité Maritime International et de l'Association Belge de Droit Maritime, 48, Meir, Anvers.

Erik HAGBERGH, Conseiller à la Cour d'Appel, Lutzengatan, 5, Stockholm.

Luis HERMIDA, Directeur-général de l'Union et Le Phoenix Espagnol, Alcalá, 39, Madrid.

Martin HILL, Secrétaire de la Liverpool Steamship Owners' Association, 3-6, Bury Court, St. Mary Axe, London E.C.3.

Leif HOEGH, Armateur, Roald Amundsen Gate, 6, Oslo.

Sverre HOLT, Capitaine, Toldbodgaten, 20, Oslo.

Oscar R. HOUSTON, Avocat, Ancien Président de l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis, Partner in the firm of Big- ham, Englar, Jones & Houston, 99, Johnstreet, New York 7.

Em. HÖGBERG, Directeur-général de la Rederi A. B. Svea, Skeppsbron, 28, Stockholm.

Teruhisa ISHII, Président de l'Association Japonaise de Droit Maritime, 1466, Yoyogi Tomigaya, Shibuya-Ru, Tokio.

Guilio INGIANNI, ancien Directeur-général de la Marine Mar- chande, Via Ricciotti, 11, Rome.

K, JANSMA, Avocat, Weteringschans, 92, Amsterdam.

Cletus KEATING, Avocat, Partner in the firm of Kirilin, Camp- bell & Keating, 120, Broadway, New York 5.

N.E. KIHLOBOM, Ancien Directeur-général du Oeresund Sjöför- säkrings, P.O. Box 1008, Höör.

Arnold W. KNAUTH, Avocat, 60, East 42nd Street, New York City.

- Sven LANGE, Directeur de la Société d'Assurances Maritimes « Atlantica », Hamngatan, 5, Malmö.
- Pierre LESUEUR, Conseiller technique de la Compagnie Transatlantique, 6, rue Auber, Paris.
- Peter LETH, Assureur, Copenhague.
- Albert LILAR, Avocat, Sénateur, Ministre de la Justice, Professeur à l'Université de Bruxelles, Président du Comité Maritime International et de l'Association Belge de Droit Maritime, 33, rue Jacob Jordaens, Anvers.
- Folke LINDAHL, Directeur de la Svea Line, Skeppsbron, 28, Stockholm.
- J.A.L.M. LOEFF, Avocat, Meent, 132, Beursgebouw, Rotterdam.
- Atilio MALVAGNI, Avocat, Professeur de Droit de Navigation à l'Ecole Nationale de la Navigation « Manuel Belgrano », Président de l'Association Argentine de Droit Maritime, Avenida de Roque Saenz Peña, 615, Buenos-Aires.
- Francesco MANZITTI, Dispacheur, Président de la Chambre de Commerce de Gênes et du Conseil de la Marine Marchande à Gênes, Via Garibaldi, 2, Gênes.
- Georges MARAIS, Avocat honoraire, 11bis, rue de Milan, Paris IX<sup>e</sup>.
- Jacques MARCHEGAY, Secrétaire-général du Comité Central des Armateurs de France, Boulevard Hausmann, 73, Paris.
- Cyril T. MILLER, Manager of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Cy Limited and of the Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association Limited, Secrétaire-général du Comité Maritime International, Secrétaire de l'Association Britannique de Droit Maritime, 24, St. Mary Axe, London E.C.3.
- Sir Percy McKINNON, former Chairman of Lloyd's, London E.C.3.
- Sir William McNAIR, Vice-Président de l'Association Britannique de Droit Maritime, Juge du Queen's Bench Division, English High Courts of Justice, Royal Courts of Justice, Strand, London W.C.2.

Walter MÜLLER, Docteur en Droit, Avocat, Président de l'Association Suisse de Droit Maritime, St. Albangraben, 8, Bâle.

J. OFFERHAUS, Professeur à l'Université, Président de l'Association Néerlandaise de Droit Maritime, 16, Prinses Margrietlaan, Amstelveen.

Emilio PASANISI, Conseil des Assureurs Italiens, 16, Via Tibullo, Rome.

The Hon. Mr Justice PILCHER, M.C., Juge du Queen's Bench Division, English High Courts of Justice, Vice-Président du Comité Maritime International, Président de l'Association Britannique de Droit Maritime, The Royal Courts of Justice, Strand, London W.C.2.

Alan PHILIP, Grunninghe, 15, Copenhague.

Kaj PINEUS, Dispacheur, Skeppsbrohuset, Gothembourg.

Marcel PITOIS, Armateur, 8, rue de la bourse, Paris IX<sup>e</sup>.

Phocion POTAMIANOS, Avocat, Armateur, Secrétaire de l'Association Hellénique de Droit Maritime, 19, rue Lycabette, Athènes.

John C. PRIZER, Avocat, Partner in the firm of Thacker, Proffitt, Prizer, Crawley & Wood, 72, Wall Street, New York 5.

PRODROMIDES, Docteur en droit, Conseiller juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, Avocat, rue Saint Marc, 24, Paris II<sup>e</sup>.

C.D. RAYNOR, Assureur, Lloyd's, London E.C.3.

E.W. READING, Dispacheur, Partner in the firm of Hogg, Lindley & C<sup>o</sup>, Palmerston House, Bishopsgate, London E.C.2.

Kjeld RÖRDAM, Avocat à la Cour Suprême, Secrétaire de l'Association Danoise de Droit Maritime, 18, Ved Stranden, Copenhague.

Hans Georg RÖHREKE, Secrétaire de l'Association Allemande de Droit Maritime, Neuer Wall, 86, Hamburg 36.

Arne RYGH, Avocat à la Cour Suprême, Secrétaire de la « Oslo Rederforening », 524, Sjøfartsbygningen, Oslo.

Georges RIPÉRT, ancien Doyen de la Faculté de Droit de Paris,  
Président d'Honneur de l'Association Française de Droit Mari-  
time, Membre de l'Institut de France, 2, rue Récamier,  
Paris VII<sup>e</sup>.

Nils ROGBERG, 101, Karlavägen, Stockholm.

Jesus RUBIO, Professeur à l'Université, Joaquin Garcia Mora-  
to, 9, Madrid.

Juan Claudio GUELL Y CHURRUCA, Comte de Ruiseñada,  
Président de la Compania Trasatlantica, Vice-Président de  
l'Association Espagnole de Droit Maritime, Conseiller de la  
Banco Vitalicio de España, Avenida Calvo Sotelo, 4, Madrid.

Roberto SANDIFORD, Président de Chambre au Conseil d'Etat,  
Secrétaire-général de l'Association Italienne de Droit Maritime,  
Via G. Mercalli, 31, Rome.

Francis SAUVAGE, Avocat, ancien Président de l'Association  
Française de Droit Maritime, Boulevard Raspail, 26, Paris.

Antonio SCIALOJA, 88, Viale Angelico, Rome.

C.L. SCHÖNMEYR, Avocat, Warendorffsgaten, 1, Stockholm.

Kaare SCHÖNING, Avocat, Armateur, Toldbodgaden, 20, Oslo.

Frédéric SOHR, Docteur en droit, Assureur, Vice-Président du  
Comité Maritime International, Vice-Président de l'Association  
Belge de Droit Maritime, Avenue de l'Uruguay, 3, Bruxelles.

André SÖRENSEN, Avocat, Directeur de la Danish Shipow-  
ners' Defence Association, Amaliegade, 33, Copenhague, K.

Kyriakos SPILIOPOULOS, Recteur de l'Ecole des Sciences Eco-  
nomiques et Commerciales, Secrétaire-général de l'Association  
Hellénique de Droit Maritime, rue Sina, 18, Athènes.

Rolf STÖDTER, Président de l'Association Allemande de Droit  
Maritime, Président de l'Association des Armateurs Allemands,  
Neuer Wall, 86, Hambourg, 36.

William G. SYMMERS, Partner in the firm of Dow & Symmers,  
70, Pine Street, New York 5 N.Y.

Niels TYBJERG, Dispacheur, Højbro Plads, 21, Copenhague.

Alexandre TSIRINTANIS, Président de l'Association Hellénique  
de Droit Maritime, Professeur à l'Université, 40, rue Solonos,  
Athènes.



Baron F. VAN DER FELTZ, Avocat, Herengracht, 433, Amsterdam.

MM. Jean VAN RYN, Avocat à la Cour de Cassation, Professeur à l'Université, Secrétaire-général de l'Association Belge de Droit Maritime, 62, Avenue du Vert-Chasseur, Bruxelles.

P. VILLADSEN, Chef de Section au Ministère du Commerce, d'Industrie et de Navigation, Slotsholmgaden, 10, Copenhague.

Henry VOET, Docteur en droit, Avocat honoraire, Dispacheur, 17, rue de la Bourse, Anvers.

Reinhart VOGLER, Vice-Président du Hanseatisches Oberlandesgericht.

Kurt VON LAUN, Directeur de l'Armement « Neptun », Langenstrasse, 98, Brême.

Oscar VON STRITZKY, Directeur de la Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Membre du Conseil d'Administration de la Hamburg Underwriters Association, Alter Wall, 12, Hambourg, 11.

Jean WAROT, Avocat, 27, Boulevard St. Germain, Paris V<sup>e</sup>.

Victor WENZELL, Avocat, Sous-directeur de l'Association des Armateurs Danois, Amaliegade, 33, Copenhague, K.

# ÉTAT DES RATIFICATIONS ET ADHÉSIONS

## I.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION  
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'

### ABORDAGE

SIGNEE A BRUXELLES, LE 23 SEPTEMBRE 1910.

- Allemagne,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913 (1).
- Argentine,**  
adhésion 28 février 1922.  
notification 15 mars 1922.
- Autriche,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Belgique,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.  
*Cette convention n'est pas applicable aux territoires du CONGO BELGE et du RUANDA-URUNDI.*
- Bésil,**  
ratification 31 décembre 1913.
- Danemark,**  
ratification 18 juin 1913.
- Dantzig,**  
adhésion 2 juin 1922.  
notification 15 juin 1922.
- Egypte,**  
adhésion 29 novembre 1943.  
notification 29 novembre 1943.
- Espagne,**  
adhésion 17 novembre 1923.  
notification 30 novembre 1923.
- Estonie,**  
adhésion 15 mai 1929.  
notification 20 janvier 1930.
- Finlande,**  
adhésion 17 juillet 1923.  
notification 28 juillet 1923.
- France,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Grande-Bretagne,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Afrique Orientale,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Australie,**  
adhésion 9 septembre 1930.  
notification 24 septembre 1930.
- Bahamas, Barbades, Bermudes,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Canada;**  
adhésion 25 septembre 1914.  
notification 28 septembre 1914.
- Ceylan, Chypre, Côte d'Or, Falkland, Fidji, Gambie, Gibraltar, Gilbert et**

(1) Voir annexe.

- Ellice, Guyane Britannique, Honduras Britannique, Hong-Kong,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Inde,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Jamaïque, (Caimans, Caiques et Turques), Labouan, Leeward (Antigoa, Dominique, Montserrat, Saint Christophe-Nevis, Iles Vierges),**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Etats Malais fédérés,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Malte, Maurice, Nigérie du Sud, Norfolk,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Nouvelle-Zélande,**  
adhésion 19 mai 1913.  
notification 26 mai 1913.
- Papoua, Sainte-Hélène, Salomon, Seychelles, Sierra-Léone, Somaliland, Straits Settlements,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Terre-Neuve,**  
adhésion 11 mars 1914.  
notification 20 mars 1914.
- Taboga, Trinité, Wei-Hai-Wei, Windward (Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Vincent),**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Grèce,**  
ratification 29 septembre 1913.
- Haïti,**  
adhésion 18 août 1951.  
notification 1<sup>er</sup> octobre 1951.
- Hongrie,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Irlande,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Italie,**  
ratification 2 juin 1913.  
Colonies italiennes,  
adhésion 9 novembre 1934.  
notification 5 décembre 1934.
- Japon,**  
ratification 12 janvier 1914.
- Lettonie,**  
adhésion 2 août 1932.  
notification 16 août 1932.
- Mexique,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Nicaragua,**  
ratification 18 juillet 1913.
- Norvège,**  
ratification 12 novembre 1913.
- Pays-Bas,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Pologne,**  
adhésion 2 juin 1922.  
notification 15 juin 1922.
- Portugal,**  
ratification 25 juillet 1913.  
Colonies,  
adhésion 20 juillet 1914.  
notification 30 juillet 1914.
- Roumanie,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Russie,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Suède,**  
ratification 12 novembre 1913.
- Suisse,**  
adhésion 28 mai 1954.  
notification 15 juillet 1954.
- Turquie,**  
adhésion 4 juillet 1955.  
notification 16 août 1955.
- U.R.S.S.**  
adhésion 10 juillet 1936.  
notification 27 juillet 1936.

**Uruguay,**  
adhésion 21 juillet 1915.  
notification 24 juillet 1915.

**Yougoslavie,**  
adhésion 31 décembre 1931.  
notification 12 janvier 1932.

#### ANNEXE

**Convention Internationale pour l'unification de certaines règles  
en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910.**

Cette convention a cessé de sortir ses effets entre les Etats belligérants par suite de l'état de guerre (1939-1945).

A. Elle a été remise en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne d'une part et les Puissances alliées d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de l'Uruguay qui ont répondu négativement et de la Nouvelle-Zélande, de la Roumanie et de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes qui se sont abstenues de répondre.

Toutefois, il est à noter que la remise en vigueur ne préjuge en rien des dispositions du traité de paix avec l'Allemagne pouvant intervenir dans le futur.

B. Le 22 mai 1953, la Légation de Belgique à Varsovie a reçu une lettre de Monsieur GROTEWOHL, Président de la République Démocratique allemande, demandant la mise en vigueur de cette convention entre la République Démocratique allemande et les pays liés par cette convention.

Le 19 octobre 1953, la Belgique, en tant que dépositaire de cet acte international, a communiqué une copie de cette demande à tous les pays intéressés avec la réserve expresse que cette communication ne peut en aucun cas être interprétée comme une reconnaissance des Autorités de l'Allemagne orientale.

II.

CÔNVENTION INTERNATIONALE POUR  
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE  
D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE  
MARITIMES

SIGNEE A BRUXELLES, LE 23 SEPTEMBRE 1910.

- 
- |  |   |
|--|---|
| <b>Allemagne,</b><br>ratification 1 <sup>er</sup> février 1913 <sup>(1)</sup> .  | <b>Espagne,</b><br>adhésion 17 novembre 1923.<br>notification 30 novembre 1923.                               |
| <b>Argentine,</b><br>adhésion 28 février 1922.<br>notification 15 mars 1922.   | <b>Estonie,</b><br>adhésion 15 mai 1929.<br>notification 20 janvier 1930.                                     |
| <b>Autriche,</b><br>ratification 1 <sup>er</sup> février 1913.   | <b>Etats-Unis d'Amérique,</b><br>ratification 1 <sup>er</sup> février 1913.                                   |
| <b>Belgique,</b><br>ratification 1 <sup>er</sup> février 1913.<br><i>Cette convention n'est pas applica-<br/>ble aux territoires du CONGO<br/>BELGE et du RUANDA-URUNDI.</i> | <b>Finlande,</b><br>adhésion 17 juillet 1923.<br>notification 28 juillet 1923.                                |
| <b>Brésil,</b><br>ratification 31 décembre 1913.   | <b>France,</b><br>ratification 1 <sup>er</sup> février 1913.  |
| <b>Danemark,</b><br>ratification 18 juin 1913.   | <b>Grande-Bretagne,</b><br>ratification 1 <sup>er</sup> février 1913.   |
| <b>Dantzig,</b><br>adhésion 15 octobre 1921.<br>notification du 17 octobre au<br>14 décembre 1921.   | <b>Afrique Orientale,</b><br>adhésion 1 <sup>er</sup> février 1913.<br>notification 3 février 1913.           |
| <b>Egypte,</b><br>adhésion 19 novembre 1943.<br>notification 1 <sup>er</sup> décembre 1943.  | <b>Australie,</b><br>adhésion 9 septembre 1930.<br>notification 24 septembre 1930.                            |
|  | <b>Bahamas, Barbades, Bermudes,</b><br>adhésion 1 <sup>er</sup> février 1913.<br>notification 3 février 1913. |

(1) Voir annexe.

- Canada,**  
adhésion 25 septembre 1914.  
notification 28 septembre 1914.
- Ceylan, Chypre, Côte d'Or, Falkland, Fidji, Gambie, Gibraltar, Gilbert et Ellice, Guyane Britannique, Honduras Britannique, Hong-Kong,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Inde,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Jamaïques, (Caimans, Caïques et Turques), Labouan, Leeward (Antigua, Dominique, Montserrat, Saint Christophe-Nevis, Iles Vierges),**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Etats Malais Fédérés,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Malte, Maurice, Nigeria du Sud, Norfolk,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Nouvelle-Zélande,**  
adhésion 19 mai 1913.  
notification 26 mai 1913.
- Papoua, Sainte-Hélène, Salomon, Seychelles, Sierra-Léone, Somaliland, Straits Settlements,**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Terre-Neuve,**  
adhésion 11 mars 1914.  
notification 20 mars 1914.
- Tobago, Trinité, Wei-Hai-Wei, Windward (Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Vincent),**  
adhésion 1<sup>er</sup> février 1913.  
notification 3 février 1913.
- Grèce,**  
ratification 15 octobre 1913.
- Haïti,**  
adhésion 18 août 1951.  
notification 1<sup>er</sup> octobre 1951.
- Hongrie,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Irlande,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Italie,**  
ratification 2 juin 1913.  
**Erythrée, Somalie italienne,**  
adhésion 2 juin 1913.  
notification 11 juin 1913.  
**Colonies italiennes,**  
adhésion 9 novembre 1934.  
notification 5 décembre 1934.
- Japon,**  
ratification 12 janvier 1914.
- Lettonie,**  
adhésion 2 août 1932.  
notification 16 août 1932.
- Mexique,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Norvège,**  
ratification 12 novembre 1913.
- Pays-Bas,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Pologne,**  
adhésion 15 octobre 1921.  
notification du 17 octobre au 14 décembre 1921.
- Portugal,**  
ratification 25 juillet 1913.  
**Colonies,**  
adhésion 20 juillet 1914.  
notification 30 juillet 1914.
- Roumanie,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Russie,**  
ratification 1<sup>er</sup> février 1913.
- Suède,**  
ratification 12 novembre 1913.
- Suisse,**  
adhésion 28 mai 1954.  
notification 15 juillet 1954.

**Turquie,**  
adhésion 4 juillet 1955.  
notification 16 août 1955.  
**U.R.S.S.,**  
adhésion 10 juillet 1936.  
notification 27 juillet 1936.

**Uruguay,**  
adhésion 21 juillet 1915.  
notification 24 juillet 1915.  
**Yugoslavie,**  
adhésion 31 décembre 1931.  
notification 12 janvier 1932.

#### ANNEXE

**Convention Internationale pour l'unification de certaines règles  
en matière d'Assistance et de Sauvetage Maritimes,  
signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910.**

Cette convention a cessé de sortir ses effets entre les Etats belligérants par suite de l'état de guerre (1939-1945).

A. Elle a été remise en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne d'une part et les Puissances alliées d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de l'Uruguay qui ont répondu négativement et de la Nouvelle-Zélande, de la Roumanie et de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes qui se sont abstenues de répondre.

Toutefois, il est à noter que la remise en vigueur ne préjuge en rien des dispositions du traité de paix avec l'Allemagne pouvant intervenir dans le futur.

B. Le 22 mai 1953, la Légation de Belgique à Varsovie a reçu une lettre de Monsieur GROTEWOHL, Président de la République Démocratique allemande, demandant la mise en vigueur de cette convention entre la République Démocratique allemande et les pays liés par cette convention.

Le 19 octobre 1953, la Belgique, en tant que dépositaire de cet acte international, a communiqué une copie de cette demande à tous les pays intéressés avec la réserve expresse que cette communication ne peut en aucun cas être interprétée comme une reconnaissance des Autorités de l'Allemagne orientale.

III.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR  
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES CONCERNANT  
LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ  
DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES DE MER  
ET PROTOCOLE DE SIGNATURE,  
SIGNES A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924.

---

<b>Belgique,</b> ratification 2 juin 1930. <i>Ces actes ne sont pas applicables aux territoires du CONGO BELGE et du RUANDA-URUNDI.</i>	<b>Hongrie,</b> ratification 2 juin 1930.
<b>Brésil,</b> ratification 28 avril 1931.	<b>Monaco,</b> adhésion 15 mai 1931.
<b>Danemark,</b> ratification 2 juin 1930.	<b>Norvège,</b> ratification 10 octobre 1933.
<b>Espagne,</b> ratification 2 juin 1930.	<b>Pologne,</b> ratification 26 octobre 1936.
<b>Finlande,</b> adhésion 12 juillet 1934.	<b>Portugal,</b> ratification 2 juin 1930.
<b>France,</b> ratification 23 août 1935.	<b>Suède,</b> ratification 1 <sup>er</sup> juillet 1938.
	<b>Turquie,</b> adhésion 4 juillet 1955.

---



IV.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION  
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE

**CONNAISSEMENT**

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE,  
SIGNES A BRUXELLES, LE 25 AOUT 1924.

---

**Allemagne,**  
ratification 1<sup>er</sup> juillet 1939<sup>(1)</sup>.

**Australie,**  
adhésion 4 juillet 1955.

**Belgique,**  
ratification 2 juin 1930.

*Ces actes ne sont pas applicables  
aux territoires du CONGO BELGE  
et du RUANDA-URUNDI.*

**Danemark,**  
adhésion 1<sup>er</sup> juillet 1938.

**Egypte,**  
adhésion 29 novembre 1943.

**Espagne,**  
ratification 2 juin 1930.

**Etats-Unis d'Amérique,**  
ratification 29 juin 1937.

**Finlande,**  
adhésion 1<sup>er</sup> juillet 1939.

**France,**  
ratification 4 janvier 1937.

**Grande-Bretagne et Irlande du  
Nord,**  
ratification 2 juin 1930.

**Ascension,**  
adhésion 3 novembre 1931.

**Bahamas, Barbades, Bermudes, Bor-  
néo du Nord, Cameroun, Ceylan,  
Chypre, Côte d'Or, Falkland, Fidji,  
Gambie, Gibraltar, Gilbert et Ellice,  
Guyane Britannique, Honduras Bri-  
tannique, Hong-Kong, Jamaïque,  
(Caimans, Caïques et Turques), Ke-  
nya, Leeward (Antigoa, Dominique,  
Montserrat, Saint-Christophe-Nevis,  
Iles Vierges),**

adhésion 2 décembre 1930.

**Etats Malais Fédérés,**  
adhésion 2 décembre 1930.

**Etats Malais non Fédérés,**  
adhésion 2 décembre 1930.

**Maurice, Nigeria,**  
adhésion 2 décembre 1930.

**Palestine,**  
adhésion 2 décembre 1930.

**Papouasie et Norfolk,**  
adhésion 4 juillet 1955.

**Nauru et Nouvelle-Guinée,**  
adhésion 4 juillet 1955.

---

(1) Voir annexe.

<b>Sainte-Hélène,</b> adhésion 3 novembre 1931.	<b>Monaco,</b> adhésion 15 mai 1931.
<b>Salomon,</b> adhésion 2 décembre 1930.	<b>Norvège,</b> adhésion 1 <sup>er</sup> juillet 1938.
<b>Sarawak,</b> adhésion 3 novembre 1931.	<b>Pologne,</b> ratification 26 octobre 1936.
<b>Seychelles, Sierra-Léone, Somaliland,</b> <b>Straits Settlements, Tanganyika, To-</b> <b>bago, Trinité, Windward, (Grenade,</b> <b>Sainte-Lucie, Saint-Vincent),</b> adhésion 2 décembre 1930.	<b>Portugal,</b> adhésion 24 décembre 1931.
<b>Zanzibar,</b> adhésion 2 décembre 1930.	<b>Territoires d'outre-mer,</b> adhésion 2 février 1952.
<b>Hongrie,</b> ratification 2 juin 1930.	<b>Roumanie,</b> ratification 4 août 1937.
<b>Italie,</b> ratification 7 octobre 1938.	<b>Suède,</b> adhésion 1 <sup>er</sup> juillet 1938.
	<b>Suisse,</b> adhésion 28 mai 1954.
	<b>Turquie,</b> adhésion 4 juillet 1955.

## ANNEXE

### Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, signés à Bruxelles, le 25 août 1924.

Ces actes internationaux ont cessé de sortir leurs effets entre les Etats belligérants par suite de l'état de guerre (1939-1945).

Ils ont été remis en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne d'une part et les Puissances alliées d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie.

Toutefois, il est à noter que la remise en vigueur ne préjuge en rien des dispositions du traité de paix avec l'Allemagne pouvant intervenir dans le futur.

Cette remise en vigueur a été étendue à Berlin.

V.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR  
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX  
**PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES**  
**MARITIMES**

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE,  
SIGNES A BRUXELLES, LE 10 AVRIL 1926.

---

<b>Belgique,</b> ratification 2 juin 1930. <i>Ces actes ne sont pas applicables aux territoires du CONGO BELGE et du RUANDA-URUNDI.</i>	<b>Italie,</b> ratification 7 décembre 1949.
<b>Brésil,</b> ratification 28 avril 1931.	<b>Monaco,</b> adhésion 15 mai 1931.
<b>Danemark,</b> ratification 2 juin 1930.	<b>Norvège,</b> ratification 10 octobre 1933.
<b>Espagne,</b> ratification 2 juin 1930.	<b>Pologne,</b> ratification 26 octobre 1936.
<b>Estonie,</b> ratification 2 juin 1930.	<b>Portugal,</b> adhésion 24 décembre 1931.
<b>Finlande,</b> adhésion 12 juillet 1934.	<b>Roumanie,</b> ratification 4 août 1937.
<b>France,</b> ratification 23 août 1935.	<b>Suède,</b> ratification 1 <sup>er</sup> juillet 1938.
<b>Hongrie,</b> ratification 2 juin 1930.	<b>Suisse,</b> adhésion 28 mai 1954.
	<b>Syrie,</b> adhésion 14 février 1951.
	<b>Turquie,</b> adhésion 4 juillet 1955.

---

VI.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION  
DE CERTAINES REGLES CONCERNANT LES  
**IMMUNITÉS DES NAVIRES D'ÉTAT,**  
SIGNÉE A BRUXELLES, LE 10 AVRIL 1926.

---

- Allemagne,**  
ratification 27 juin 1936 (1).
- Belgique,**  
ratification 8 janvier 1936.  
*Cette convention n'est pas applicable aux territoires du CONGO BELGE et du RUANDA-URUNDI.*
- Brésil,**  
ratification 8 janvier 1936.
- Chili,**  
ratification 8 janvier 1936.
- Danemark,**  
ratification 16 novembre 1950.
- Estonie,**  
ratification 8 janvier 1936.
- France,**  
ratification 27 juillet 1955.
- Grèce,**  
adhésion 19 mai 1951.
- Hongrie,**  
ratification 8 janvier 1936.
- Italie,**  
ratification 27 janvier 1937.
- Colonies italiennes,**  
ratification 27 janvier 1937.
- Norvège,**  
ratification 25 avril 1939.
- Pays-Bas,**  
ratification 8 juillet 1936.  
Curaçao, Indes Néerlandaises, Suriname,  
ratification 8 juillet 1936.
- Pologne,**  
ratification 8 janvier 1936.  
dénonciation 17 mars 1952.
- Portugal,**  
ratification 27 juin 1938.
- Roumanie,**  
ratification 4 août 1937.
- Suède,**  
ratification 1<sup>er</sup> juillet 1938.
- Suisse,**  
adhésion 28 mai 1954.
- Turquie,**  
adhésion 4 juillet 1955.

---

(1) Voir annexe.

**Protocole Additionnel à cette Convention  
signé à Bruxelles, le 24 mai 1934.**

<b>Allemagne,</b> ratification 27 juin 1936.	<b>Italie,</b> ratification 27 janvier 1937. <b>Colonies italiennes,</b> ratification 27 janvier 1937.
<b>Belgique,</b> ratification 8 janvier 1936. <i>Cette convention n'est pas applica- ble aux territoires du CONGO BELGE et du RUANDA-URUNDI.</i>	<b>Norvège,</b> ratification 25 avril 1939.
<b>Brésil,</b> ratification 8 janvier 1936.	<b>Pays-Bas,</b> ratification 8 juillet 1936. <b>Curaçao, Indes Néerlandaises, Suri- name,</b> ratification 8 juillet 1936.
<b>Chili,</b> ratification 8 janvier 1936.	<b>Pologne,</b> ratification 8 janvier 1936.
<b>Danemark,</b> ratification 16 novembre 1950.	<b>Portugal,</b> ratification 27 juin 1938.
<b>Estonie,</b> ratification 8 janvier 1936.	<b>Roumanie,</b> ratification 4 août 1937.
<b>France,</b> ratification 27 juillet 1955.	<b>Suède,</b> ratification 1 <sup>er</sup> juillet 1938.
<b>Grèce,</b> adhésion 29 mai 1951.	<b>Suisse,</b> adhésion 28 mai 1954.
<b>Hongrie,</b> ratification 8 janvier 1936.	<b>Turquie,</b> adhésion 4 juillet 1955.

**ANNEXE**

**Convention Internationale pour l'unification de certaines règles  
concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles,  
le 10 avril 1926 et Protocole Additionnel à cette Convention,  
signé à Bruxelles, le 24 mai 1934.**

Ces actes internationaux ont cessé de sortir leurs effets entre les Etats belligérants par suite de l'état de guerre (1939-1945).

Ils ont été remis en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne d'une part et les Puissances alliées d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie.

Toutefois, il est à noter que la remise en vigueur ne préjuge en rien des dispositions du traité de paix avec l'Allemagne pouvant intervenir dans le futur.

VII.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION  
DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA  
**COMPÉTENCE CIVILE EN MATIÈRE  
D'ABORDAGE,**  
SIGNÉE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952.

---

**Costa-Rica,**  
adhésion 13 juillet 1955.  
(réserves art. 1, § 1 b et c).  
**Egypte,**  
ratification 24 août 1955.

**Espagne,**  
ratification 8 décembre 1953.  
**Suisse,**  
adhésion 28 mai 1954.  
**Yougoslavie,**  
ratification 14 mars 1955.

---

VIII.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION  
DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA  
COMPÉTENCE PÉNALE  
EN MATIÈRE D'ABORDAGE  
ET AUTRES ÉVÉNEMENTS DE NAVIGATION,  
SIGNÉE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952.

---

<b>Costa-Rica,</b> adhésion 13 juillet 1955 (réserves art. 1, 2).	<b>Haïti,</b> adhésion 17 septembre 1954.
<b>Egypte,</b> ratification 24 août 1955. (réserves art. 4 al. 2).	<b>Suisse,</b> adhésion 28 mai 1954.
<b>Espagne,</b> ratification 8 décembre 1953.	<b>Union Birmane,</b> adhésion 8 juillet 1953.
<b>France,</b> ratification 20 mai 1955.	<b>Viet-Nam,</b> adhésion (R. art. 4) 26 novembre 1955.

---

IX.

CONVENTION INTERNATIONALE  
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA  
**SAISIE CONSERVATOIRE**  
**DES NAVIRES DE MER,**  
SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952.

---

**Costa-Rica,**  
adhésion 13 juillet 1955.  
(réserves art. 3 § 1 - art. 7 § 1  
a), b), c), d), e) et f).

**Egypte,**  
ratification 24 août 1955.  
(réserves art. 10 a) et b)).

**Espagne,**  
ratification 8 décembre 1953.

**Haiti,**  
adhésion 4 novembre 1954.

**Suisse,**  
adhésion 28 mai 1954.

---



II.

RAPPORTS  
PRÉLIMINAIRES

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 Dispacheurs 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<sup>e</sup> 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 « Lamoricière ».

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 réclamant 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 Dispacheurs 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 liras (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 liras (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 connaissement, 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 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 abordeurs 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'écartier 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<sup>er</sup> 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 accepteront 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. **Maître 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.

Maître 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

17. **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-Khedive 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<sup>o</sup>) 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<sup>o</sup>) 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<sup>re</sup> 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 édictées.

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. **Maitre 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<sup>er</sup> 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.

**Maitre 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 yachts 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 contrevaletur de £ 50 (qui représente en ce moment 2097,32 francs français or) et à l'article 2 (1) b) la contrevaletur 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 contrevaleturs 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 recognized 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<sup>er</sup> 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 Etats 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'Etat 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<sup>er</sup> de cette Convention, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente de l'Etat 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 notamment 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, affrèteur 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 affrèteur 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 obligatoire. 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<sup>er</sup>.

### 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

**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<sup>er</sup>**

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<sup>er</sup>

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<sup>er</sup> en deux articles distincts.

L'article 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>.

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 « privity » 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<sup>er</sup> :

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<sup>er</sup>.

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<sup>er</sup> 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 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 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 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<sup>er</sup> » 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<sup>er</sup>  
alinéa du paragraphe 3<sup>o</sup> 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 1/2 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 1/2 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<sup>er</sup> — 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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'Égypte ? »

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.

## ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

---

### 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<sup>o</sup> 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, le 15 mars 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 Beckman,  
Herb. Andersson.

**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 créanciers 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'entièreté 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 <sup>(1)</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>

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 États. 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<sup>o</sup> 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<sup>er</sup> ? 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<sup>er</sup>.

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<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, 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<sup>er</sup> 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'exéquat.

## 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<sup>er</sup>, 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 revision 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<sup>er</sup>

##### Paragraphe 1<sup>er</sup>

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 États-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<sup>er</sup>.**

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<sup>er</sup>, 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 6.

### Paragraphe 1<sup>er</sup> in fine.

L'essentiel de ce texte correspond à celui de l'article 8 paragraphe 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 YOUGOSLAVE 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<sup>er</sup> de la Convention de 1924. Bien que nous croyions que d'après le texte de l'art. 1<sup>er</sup> litt. a) du Projet de Convention la responsabilité du propriétaire du navire du chef de transport par mer



sous connaissement 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 connaissement 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 connaissement. Nous proposons de compléter ce texte par les mots : « que le transport ait été accompagné par l'émission d'un connaissement ou non ».

**Art. 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> c) - g).**

Nous sommes d'avis qu'il faut compléter l'art. 1<sup>er</sup> par des dispositions permettant d'appliquer la responsabilité limitée du propriétaire, en dehors des créances énumérées déjà à l'art. 1<sup>er</sup>, 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 exécutives 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Van den Bosch, lit l'article 1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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 journalièrement

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<sup>e</sup> Asser propose de reprendre la définition de la convention de 1952 : « in connection with the operations of the vessel ».

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> de Grandmaison partage l'avis du Président et celui de M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Van den Bosch, M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Van Ryn et déclare qu'elle doit être considérée comme une réponse à l'intervention de M<sup>e</sup> Vaes.

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> de Grandmaison précise que faute personnelle signifie faute des organes de direction.

Tous les membres partagent cet avis.

7. M<sup>e</sup> Van den Bosch demande si les obligations des armateurs résultant des connaissances (Règles de la Haye) sont soumises à la limitation.

M. Martin Hill déclare que ces obligations sont couvertes par la convention.

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Van Ryn de soumettre son projet à M. Martin Hill.

9. A la demande du Président, M<sup>e</sup> Van den Bosch lit les articles 2 et 3.

M<sup>e</sup> 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 tonneaux par 300 tonneaux.

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Van den Bosch exprime l'avis que cette question ne doit pas être réglée par la loi nationale mais par les Tribunaux.

11. M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> de Grandmaison.

M. Martin Hill fait remarquer que la date de l'événement constitue la seule date certaine.

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> de Grandmaison.

12. M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> de Grandmaison pose la question de savoir s'il n'y a pas moyen de constituer le fonds sans reconnaissance de responsabilité.

M<sup>e</sup> Loeff dit que le fonds ne peut être constitué qu'après jugement ou après reconnaissance amiable de la dette par l'Armement.

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> de Grandmaison fait remarquer qu'il ne s'agit pas là d'une constitution de fonds mais d'un versement de caution.

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Van den Bosch de lire le nouvel Article 4.

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> de Grandmaison partage l'avis qu'il faut limiter le nombre de lieux où peut être constitué le fonds.

M<sup>e</sup> Loeff demande pourquoi nous devons exclure le lieu où la procédure a lieu.

Après un échange de vues, M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> de Grandmaison propose ensuite de supprimer l'Article 4, par. 2.

M<sup>e</sup> Van der Feltz et M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Van den Bosch lit l'Article 6.

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Van den Bosch lit l'Article 7.

M<sup>e</sup> de Grandmaison propose de supprimer cet Article.

Cette proposition est acceptée par la Commission.

18. A la demande du Président, M<sup>e</sup> Van den Bosch lit l'Article 8.

M<sup>e</sup> 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. Pincus 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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'inpose 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<sup>er</sup>.

(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 acceptance of it. »

(ii) La signification de et le rapport entre les paragraphes a) et b) de l'article 1<sup>er</sup>, 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 Connaissances, 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.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

---

**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<sup>er</sup>, 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 m<sup>3</sup> (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 inconséquences, 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.

## PROJET DE CONVENTION

Juillet 1955

---

The High Contracting Parties,

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

### Article 1.

The owners of a sea-going ship shall not be liable beyond the amount specified in Article 3 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 received by the master or any

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 de mer.

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

### Article 1<sup>er</sup>.

Le propriétaire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence du montant déterminé dans l'article 3 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 tous biens à bord du navire ou de ceux pris en charge par le capitaine ou par

member of the crew for transportation by the ship, or by any other servant or agent of the owner at any quay, wharf or other like place, or on any raft, craft, lighter or like receptacle, for such transportation.

(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 master 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 navigation or management of the ship, or with persons, cargo or other property on board the ship, or in process of boarding or being put on board the ship or at any quay, wharf or other like place, or any raft, craft, lighter or like receptacle, for carriage by the ship or after disembarkation or discharge therefrom.

tout membre de l'équipage, ou par toute personne ou agent au service du propriétaire pour être transportés par le navire, à n'importe quel quai, appontement ou endroit du même genre, ou sur n'importe quels radeaux, embarcations, allèges ou autres réceptacles analogues, aux fins dudit transport.

b) pertes ou dommages de tous biens ou tous droits de toutes sortes, ou pertes de vie ou dommages corporels causés à toute personne quelconque, soit à terre ou sur l'eau, par tout acte de négligence ou toute faute de la part du capitaine ou du pilote ou de tout membre de l'équipage ou de tout préposé et agent au service du propriétaire ou de toute autre personne dont le propriétaire ait la responsabilité des fautes ou actes de négligence, soit ou non à bord du navire, et dans l'accomplissement de tout devoir de sa fonction, ou de tout acte se rapportant à la navigation ou à l'administration du navire, ou aux personnes, à la cargaison ou aux autres biens à bord du navire, ou en cours d'embarquement ou de chargement à bord du navire, à n'importe quel quai, appontement ou endroit semblable, ou sur n'importe quels radeaux, embarcations, allèges ou autres récepta-

cles analogues, aux fins de transport par le navire ou après débarquement ou déchargement dudit navire.

- (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.
- 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 obligations et responsabilité seront dans la suite de ce texte dites par abréviation : « responsabilité pour épaves ».
- d) perte et dommages de biens, droits de toute nature ou pertes de vies ou dommages corporels à toutes personnes, 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.

Provided that nothing in this Article shall be taken to apply to :

- (i) Claims for salvage or for general average contributions :
- (ii) Claims against the owner of a ship made by any master,

Le présent article ne s'applique pas :

- (i) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;
- (ii) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de

member of the crew or other servant in the employment of the owner under any form of compensation or insurance which is compulsory under the law governing such employment.

- (iii) Claims against the owner of a ship in excess of those defined in sub-paragraph (ii) made by any master, member of the crew or other servant in the employment of the owner, if under the law governing such employment such claims are in any event recoverable in full against the owner.

#### Article 2.

(1) The limits of liability prescribed by Article 3 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

tout autre préposé du propriétaire de navire à charge de ce dernier au titre d'indemnité ou d'assurance obligatoire prévue par la loi régissant le contrat d'engagement;

- (iii) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tout autre préposé du propriétaire de navire à charge de ce dernier, issues du contrat d'engagement mais excédant celles visées par l'alinéa (ii), lorsque la loi régissant le contrat d'engagement en autorise, quel que soit le cas, la pleine exécution à charge du propriétaire employeur.

#### Article 2.

(1) Les limitations de responsabilité prescrites par l'article 3 de cette Convention s'appliqueront à l'ensemble de toutes les créances pour perte de vies, dommages corporels, perte ou dommage de tous biens, atteinte à tous droits, 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

with the provisions of this Convention for claims in respect of such loss, injury, damage or wreck liability arising on a distinct occasion, the aggregate amount of his limited liability for those claims shall constitute one limitation fund.

### Article 3.

(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) for claims in respect of loss of or damage to property or rights or wreck liability (such claims being referred to in this and the next following Article as « property claims »), an aggregate amount not exceeding . . . francs <sup>(1)</sup> for each ton of the ships tonnage;

(b) for claims in respect of loss of life or personal injury caused to any person (such claims being referred to in this and the next following Article as « personal claims ») an aggregate amount not exceeding . . . . .

application des dispositions de cette Convention, aux créances du chef des susdits pertes, dommages corporels ou matériels, responsabilités pour épave, provenant d'un événement distinct, le montant global de cette responsabilité limitée du chef de ces diverses causes, constituera un fonds dit « fonds de limitation ».

### Article 3.

(1) Les montants au-delà desquels le propriétaire du navire ne sera pas responsable dans les cas spécifiés dans l'article 1<sup>er</sup> de cette Convention sont :

a) ceux des créances du chef de pertes ou dommages de biens ou de responsabilité pour épave (celles-ci étant dénommées : « dommages matériels » dans le présent article et l'article suivant) d'un montant global ne dépassant pas . . . . francs <sup>(1)</sup> par chaque tonneau de jauge du navire.

b) ceux des créances du chef de pertes de vie ou de dommages corporels subis par toute personne quelconque (celles-ci étant dénommées : « dommages corporels » dans le présent article et le suivant), d'un montant global ne dépassant pas . . . . francs

(1) £ 24

francs <sup>(2)</sup> for each ton of the ship's tonnage.

Provided that, where the established personal claims in aggregate exceed . . . francs <sup>(2)</sup> for each ton of the ship's tonnage then

- (i) if there are also persons having property claims, there shall be ascertained the sum of the established property claims and the sum of the unsatisfied balances of the established personal claims, and that part of the limitation fund which represents the limit of the owner's liability for property claims shall, without prejudice to the provisions of Article 4 of this Convention, be divided between the persons having established property claims and the persons having unsatisfied balances of established personal claims in the ratio of the sum of the established property claims to the sum of the unsatisfied balances of the established personal claims; and
- (ii) if there are no persons having property claims, the limit of liability prescribed for personal claims shall be increased

<sup>(2)</sup> par chaque tonneau de jauge du navire.

Pourvu que, lorsque le total reconnu des dommages corporels dépasse . . . francs <sup>(2)</sup> par chaque tonneau de jauge du navire, il soit dans ce cas entendu que :

- (i) s'il y a aussi des personnes ayant des dommages matériels, le montant reconnu des dommages corporels soit bien établi ainsi que celui des soldes restant dus sur ces dommages corporels, et que la partie du fonds de limitation qui représente la limite de la responsabilité du propriétaire quant aux dommages matériels, soit, sans préjudice des dispositions de l'article 4 de la présente Convention, divisé entre les personnes ayant des dommages matériels reconnus et les personnes ayant des soldes impayés sur leurs dommages corporels, et ce, dans la proportion du montant des dommages matériels reconnus par rapport au montant des soldes impayés des dommages corporels reconnus; et que
- (ii) s'il n'y a personne qui ait des dommages matériels, la limite de la responsabilité prescrite pour les dommages corporels soit augmentée d'un nouveau

(2) £ 50



by a further . . . . francs <sup>(1)</sup>  
for each ton of the ship's ton-  
nage.

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

(3) The amounts mentioned in  
this article shall be deemed to refer  
to French francs, each such franc  
consisting of 65½ milligrams gold of  
millesimal fineness 900. Where the  
owner of a ship limits his liability  
in accordance with the provisions of  
this Convention, then for the pur-  
poses of any proceedings in any  
state with respect to that liability  
those amounts may be converted  
into the national currency of that  
state at the rate of exchange pre-  
vailing at the date when the owner's  
claim so to limit his liability is allo-  
wed by the competent court, or if  
before that date the owner has made  
payment into court in respect of  
that liability or has established a  
limitation fund or has provided bail  
or other security in accordance with  
Article 5 of this Convention, at the  
date of such payment, establish-  
ment or provision, as the case may  
be.

---

(1) £ 24

montant de . . . . francs <sup>(1)</sup>  
par chaque tonneau de jauge  
du navire.

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

(3) Les montants mentionnés  
dans cet article sont considérés com-  
me se rapportant au franc français,  
chaque franc consistant en 65 1/2  
milligrammes d'or au titre de 900  
millièmes de fin.

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 procédu-  
res, pourront être converties dans  
la monnaie nationale de l'État  
dont relève le tribunal saisi, au  
cours du change en vigueur à la  
date où le tribunal compétent aura  
reconnu au propriétaire le droit de  
limiter sa responsabilité, ou si,  
avant cette date, le propriétaire a  
effectué un paiement au tribunal en  
raison de cette responsabilité, ou a  
constitué un fonds de limitation ou  
fourni une caution ou toute autre  
forme de garantie par application  
de l'article 5 de la présente Con-  
vention, à la date dudit paiement ou à

celle de la constitution du fonds, ou encore à celle de la fourniture de la caution ou de toute autre garantie, selon le cas.

**Article 4.**

Where the owner of a ship limits his liability in accordance with the provisions of this Convention, the order in which the persons having personal claims shall rank among themselves against the limitation fund and the order in which the persons having property claims shall rank among themselves against the limitation fund shall be determined in accordance with the domestic laws of the state in which the fund is constituted.

Note : The question of the localities in which the limitation fund may be established has been reserved for further discussion.

**Article 5.**

(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

**Article 4.**

Lorsque le propriétaire d'un navire limite sa responsabilité par application des dispositions de la présente Convention, l'ordre dans lequel doivent être effectués les règlements parmi les personnes ayant des créances personnelles vis-à-vis du fonds de limitation, ainsi que l'ordre des règlements parmi les personnes ayant recours contre le fonds de limitation du fait de leurs créances de biens, devront être déterminés par les lois intérieures de l'Etat où le fonds aura été constitué.

Note : La limitation du nombre de lieux où le fonds pourra être constitué sera réservée pour être examinée et discutée ultérieurement.

**Article 5.**

(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 maté-

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 4 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 International 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 consti-

riels, responsabilité pour épave et 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 Convention 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

tute 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) is satisfied that

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

Provided that the owner shall give such further bail or other security as would when added

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 limite 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

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 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 provision 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 the domestic laws of the contracting state in which the proceedings are brought.

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 tout 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 pouvoirs pour s'assurer que, dans tous les Etats 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 ladite 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 relative 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'Etat contractant dans lequel le procès aura lieu.

#### Article 6.

(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 agents, and
- (c) any agents of the owners of ships,

as they apply to the owners of ships, provided that the aggregate 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 3 of this Convention and shall constitute one limitation fund.

(3) Where an occurrence giving rise to any of the claims mentioned

#### Article 6.

(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 notamment aux :

- (a) capitaine et membres de l'équipage du navire;
- (b) affrétteurs, tous gérants de navires et leurs agents, et
- (c) tous agents des propriétaires de navires,

tout comme elles s'appliquent aux propriétaires eux-mêmes, étant stipulé 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 3 de la présente Convention et constituera un fonds de limitation.

(3) Lorsque le fait donnant naissance à l'une des créances visées à

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 or management of the ship.

l'article 1<sup>er</sup> 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 affrétéur ou gérant 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 affrétéur ou agent du navire, s'il l'était au moment de l'événement générateur de responsabilité, lorsqu'il s'agira d'une faute de navigation ou d'administration du navire.

**CLAUSES MARGINALES**  
**ET**  
**LETTRES DE GARANTIE**



## RAPPORT INTRODUCTIF

---

### 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 « estop-pel »; il n'est toutefois pas nécessaire que la personne qui a fait la déclaration sut ou eût 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 pareilles 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 remploi », « 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 essayent 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-

dises 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 connaissement 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 connaissements 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 connaissement 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 Hoffman** (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 Hoffman 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 Hoffman 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 Hoffman 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 Hoffman 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 reviser 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 émis 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 Haight 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.

## ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

---

### RAPPORT

---

L'Association belge de droit maritime a constitué une commission des clauses marginales et lettres de garantie. Celle-ci a établi le texte ci-annexé des réponses au questionnaire rédigé par Messieurs Cyril Miller et J.T. Asser.

L'objet du présent rapport est de résumer la doctrine et la jurisprudence belges en matière de lettres de garantie, dans l'espoir de contribuer à la solution du problème des clauses marginales et lettres de garantie.

#### I. Objet de la Lettre de Garantie.

Le refus des banquiers d'accepter un connaissement avec réserve est une explication de la pratique des lettres de garantie.

Ce refus des banquiers est justifié. La jurisprudence a maintes fois rappelé aux banques leur obligation, lorsqu'elles sont appelées à lever des documents par suite d'ouverture de crédit documentaire, d'exécuter très strictement les instructions qui leur ont été données.

Le contrôle de la banque constituée, pour son client, le donneur d'ordre, la seule garantie contre la négligence ou la mauvaise foi de l'exportateur, bénéficiaire du crédit, la seule assurance que ce dernier a correctement exécuté les obligations découlant de la convention intervenue entre le donneur d'ordre et le bénéficiaire (Chevalier, Le crédit confirmé, Jur. Comm. Bruxelles, 1934, p. 102).

Le banquier doit donc s'assurer que les documents qui lui sont remis par le bénéficiaire du crédit, sont rigoureusement conformes aux instructions reçues (Les Nouvelles, Droit bancaire, n° 272).

La circonstance que le banquier est professionnellement spécialiste en matière de crédit documentaire et qu'il est rémunéré, est de nature à faire apprécier avec sévérité l'étendue de ses obligations. Telle est la tendance des tribunaux (Cour d'Appel Bruxelles, 15 mars 1933 confirmant Commerce Bruxelles, 1<sup>er</sup> mars 1932, Jurisprudence Commerce Bruxelles, 1933, p. 371; Commerce Bruxelles, 2 mars 1933, Jurispr. Comm. Bruxelles, 1934, p. 89; 27 novembre 1948, Jur. Comm. Brux. 1949, p. 275).

La vérification du banquier porte sur l'identité et la conformité des documents avec les instructions reçues et sur la régularité de ces documents.

Sauf à respecter les instructions spéciales de l'importateur, c'est aux usages du commerce normalement connus de lui que le banquier devra avoir égard pour apprécier la régularité formelle des documents. Suivant les distinctions qu'il conviendra de faire d'après la nature de chaque document, il s'agira tantôt des usages de son pays, tantôt des usages internationaux.

Lorsqu'une banque a un accreditif portant instructions d'exiger un connaissance « clean on board », elle doit, pour satisfaire au mandat du vendeur, vérifier si le connaissance est bien un connaissance « embarqué », dûment daté et signé, et s'il ne porte aucune réserve sur l'état et le conditionnement apparent des marchandises, qui l'empêcherait d'être « clean ».

Doivent être rangées parmi les clauses qui rendent le connaissance « unclean » et permettent à la banque de le refuser, les remarques relatives à la consistance de la marchandise, à son état ainsi qu'au caractère défectueux de son emballage ou de son conditionnement, lorsqu'elles visent un état de choses existant lors de l'embarquement. On peut citer, à titre d'exemple, comme clauses plutôt fréquentes ayant cette portée :

- « Wet before shipment »
- « Wrappers torn »
- « Bars slightly rusted »
- « X bundles more (or less) in dispute »
- « Coils loose »
- « Drums leaking », etc.

Par contre le connaissement est considéré comme net même s'il contient une clause qui, sans constater expressément que l'état et/ou le conditionnement de la marchandise sont défectueux, suggère que tel pourrait être le cas : « Second hand cases », par exemple (Commission de pratiques bancaires de la Chambre de Commerce Internationale, Paris, 1950). Car une telle clause n'établit pas que les marchandises ou leurs emballages sont non satisfaisants. Des fûts pour le transport des vins ne sont neufs qu'à leur premier voyage. Ils sont ensuite « usagés » tout en restant satisfaisants (Résolution de la « International Chamber of Shipping », avril 1951).

Laisent aussi le connaissement net, les clauses qui dégagent la responsabilité du transporteur pour les risques tenant à la nature de la marchandise. Ces clauses ne font que confirmer certaines des causes d'exonération prévues par les Règles de La Haye et qui sont de droit (article 91 de la loi maritime belge, et plus particulièrement le IV, 2<sup>o</sup>, litt. m et p de cet article).

Il faut chercher l'origine de la lettre de garantie non seulement dans le développement de crédit documentaire, mais encore dans la rapidité actuelle des opérations de transport maritime.

Il est bien évident que lorsqu'on charge un lot de 20 ou 30.000 planches, par exemple, il est pratiquement exclu que celui qui compte les planches à bord et celui qui les compte à terre trouvent le même résultat dans leur compte final.

Que va-t-on faire ? Impossible de décharger pour procéder à un recomptage. Chaque heure du navire vaut des sommes importantes. Le chargeur remettra donc au capitaine une lettre par laquelle il le garantit de toutes les conséquences de son erreur, dans le cas où il apparaîtrait que c'est le capitaine qui avait bien compté.

Il en est de même, lorsque des marchandises sont chargées et que le capitaine trouve que les emballages ne sont pas en parfait état, qu'au contraire le chargeur lui dit que dans le commerce qu'il exerce et connaît, ce sont des emballages qui sont suffisants. C'est le cas pour des graines oléagineuses qui sont aussi bien, mieux transportées parfois, dans des sacs usagés que dans des sacs neufs.

Si on nomme des experts, cela prend encore du temps. Le chargeur dira : Puisque vous persistez dans votre opinion, voici ma lettre de garantie par laquelle je me porte fort que vous n'encourez aucune responsabilité.

## II. Validité ou nullité de la lettre de garantie.

La lettre de garantie est un document remis au capitaine ou à son agent par le chargeur ou son agent au moment de la signature et en échange d'un connaissement sans réserve.

Par cette contre-lettre soumise à l'article 1321 du Code Civil, le chargeur garantit le transporteur contre des manquants vraisemblablement dus à des erreurs de comptage ou de pointage, ou contre les conséquences éventuelles de certaines imperfections extérieures que paraît présenter la marchandise ou son emballage.

En Belgique, bien avant l'introduction des Règles de La Haye dans la législation interne, jurisprudence et doctrine, en général, distinguaient déjà entre la lettre de garantie saine et valable et la lettre de garantie frauduleuse et nulle.

Est licite, la lettre de garantie qui tend à éviter l'insertion au connaissement d'une clause marginale et restrictive relative au nombre de colis embarqués, pour autant que l'embarquement du colis « in dispute » soit réellement douteux et que les circonstances ne permettent pas la vérification. Jamais les tiers n'auront à se plaindre d'une telle lettre de garantie, dont au surplus l'utilité ne peut être contestée. Car le destinataire ou son assureur disposera contre le capitaine d'un recours efficace. Le capitaine doit, en effet, délivrer au porteur du connaissement tout le lot embarqué (Smeesters & Winkelmolen, Droit Maritime et Droit Fluvial, 1, n° 425; Commerce Anvers, 28 novembre 1924, J.P.A. 1924, p. 583; 18 juin 1926, J.P.S. 1926, p. 508).

Par contre, est illicite, la lettre de garantie qui cache un vice réel de la marchandise ou de son emballage ou un manquant réel et qui suppose une fraude concertée du chargeur et du transporteur au détriment des tiers, soit le destinataire qui, sur le vu d'un connaissement sans réserve, paye la marchandise qu'il croit en parfait état et apte à subir un transport maritime, soit l'assureur, qui peut être appelé à payer les conséquences d'une avarie qui préexistait au chargement, puisqu'il sera prouvé vis-à-vis de lui par le connaissement que la marchandise se trouvait en bon état au moment de l'embarquement.

Une telle lettre de garantie est frauduleuse et doit être déclarée radicalement nulle par application des articles 1131 et 1133 du Code Civil (Smeesters & Winkelmolen, Droit Maritime et Droit Fluvial, I, n° 425; Commerce Anvers, 19 mars 1923, J.P.A. 1923, p. 80,

5 octobre 1923, J.P.A. 1923, p. 427; 12 juillet 1928, J.P.A. 1928, p. 377).

Depuis l'introduction d'un nouvel article 91 dans le Code de Commerce, livre II, par la loi du 28 novembre 1928, cette distinction entre la lettre de garantie saine et la lettre de garantie frauduleuse est encore plus nettement soulignée par une jurisprudence et une doctrine unanimes. On décide qu'en omettant de reprendre au connaissance, les réserves concernant l'état extérieur des marchandises, le transporteur contribue effectivement à la dissimulation d'un vice dont les marchandises étaient atteintes avant l'embarquement, contrevenant ainsi à son obligation contractuelle, telle qu'elle est définie à l'article 91, A. III, 3°, C. de la loi maritime, de décrire au connaissance l'état et le conditionnement apparent des marchandises, et qu'il est donc tenu de réparer le préjudice subi par le réceptionnaire (Smeesters & Winkelmolén, Tome II, n° 725; G. Van Bladel, Connaissements et Règles de La Haye, n° 183; Hoenen, Vente et Commerce Maritime, n° 51 et 53; Sohr et G. van Doosselaere, Assurances - Transports, n° 1297; Cour d'Appel Bruxelles, 24 décembre 1935, Pasicrisie 1936, II, 127, Commerce Anvers, 11 janvier 1954, J.P.A. 1954, p. 82, jugement confirmé par un arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 1955, non publié; Commerce Anvers, 1<sup>er</sup> avril 1955, en cause Capitaine Grässlund, s.s. Gudrun/Rijn-Schelde et c/ Filature de Laine Peignée d'Erstein, inédit).

En Résumé :

Personne, en Belgique, ne semble nier l'utilité de la pratique des lettres de garantie. Un jugement du 12 juillet 1928 du Tribunal de Commerce d'Anvers (J.P.A. 1928, p. 377), tout en considérant que toutes les lettres de garantie ne peuvent pas être admises par les Tribunaux, reconnaît leur fréquence et les avantages pratiques qu'elles présentent dans certains cas.

Un jugement plus ancien, rendu le 4 mai 1925 (J.P.A. 1925, p. 193) a même été plus loin : « il est de notoriété, déclare le Tribunal de Commerce d'Anvers, et la jurisprudence en fait foi, que les lettres de garantie sont d'un usage ancien, général et constant au port d'Anvers et un armement ne peut imputer la faute à son agent d'avoir suivi cet usage ».

Au sujet du caractère de la responsabilité à laquelle donne ouverture la délivrance par un transporteur d'un connaissance exempt de

toutes réserves contre remise d'une lettre de garantie, les opinions diffèrent : d'après les uns, en dépit du fait que les parties sont engagées dans les liens d'un contrat, cet acte engendre la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle régie par l'article 1382 du Code Civil. Le demandeur en dommages-intérêts ayant le fardeau de la preuve, doit établir que les avaries sont le résultat du fait célé (p. ex. la mouille) au moyen de la lettre de garantie et son action n'est pas soumise à la prescription annale établie par l'article 91, A. III 6° de la loi maritime, puisque celui-ci ne s'applique qu'aux rapports contractuels entre parties (Cour d'Appel Bruxelles, 24 décembre 1935, J.P.A. 1936, p. 20).

D'après les autres, — et ceux-ci sont les plus nombreux, — la faute du transporteur est contractuelle. Cependant, il existe un désaccord en ce qui concerne la détermination du préjudice causé par cette faute. Ce préjudice, dit-on parfois, n'est qu'éventuel, aussi longtemps que l'acheteur peut espérer un remboursement du vendeur, de sorte que le montant du dommage ne peut donc être réclamé au capitaine tant que subsiste cette possibilité (Cour d'Appel de Bruxelles, 1<sup>er</sup> avril 1939, J.P.A. 1939, p. 123; J. Heenen, *Vente et Commerce Maritime*, n° 53). Mais cette thèse est, depuis quelques années, régulièrement rejetée par le Tribunal de Commerce d'Anvers, qui considère que « tous ceux qui tour à tour ont droit à la délivrance des marchandises, endossataires qui ont acheté le connaissement ou l'ont reçu en gage, assureurs, etc... doivent avoir la quasi-certitude que le contenu du connaissement correspond à la réalité et que la remise d'un connaissement vierge étant la condition du paiement, cette précaution ne se trouve point éternuée par la faute du transporteur; que l'omission dont le capitaine se rend coupable, permet au chargeur d'encaisser le prix de vente; qu'en subordonnant le paiement à la délivrance du connaissement clean, le destinataire désire précisément éviter un recours difficile et problématique, dans un pays lointain, contre le chargeur, qui ne manquerait pas d'invoquer le connaissement clean à sa décharge; que le transporteur qui n'hésite point à compromettre sa bonne réputation en insérant une mention inexacte dans le connaissement, ne peut se contenter de renvoyer le réceptionnaire au chargeur; que la manière la plus expéditive d'assurer la réparation du préjudice subi par le réceptionnaire consiste à rendre le transporteur responsable d'un dommage qui, sans sa faute contractuelle ne se serait pas produit; qu'il



serait d'ailleurs peu raisonnable de condamner, d'une part, la pratique des lettres de garantie et d'en proclamer la nullité, et, d'autre part, de permettre au transporteur de se soustraire au risque qu'elle constitue, en l'autorisant à renvoyer, sans plus, la partie lésée au signataire de la lettre de garantie (Cour d'Appel de Bruxelles, 16 février 1949, J.P.A. 1944, p. 444; Commerce Anvers, 11 janvier 1954, J.P.A. 1954, p. 82).

### Conclusion

1. Il faut, avec les plus récentes doctrine et jurisprudence belges, rejeter les lettres de garantie qui peuvent tromper les tiers, mais admettre celles qui tendent à éviter des clauses marginales et restrictives sur les connaissements, par suite d'erreurs ou de contestations dans le comptage (Commerce Anvers, 4 octobre 1927, J.P.A. 1927, p. 478) — et pourrions nous ajouter, — par suite de l'incertitude d'un fait, lorsque le doute est sérieux et qu'une vérification n'est pas possible au moment de l'embarquement. Dans un jugement tout récent — il date du 1<sup>er</sup> avril 1955 — le Tribunal de Commerce d'Anvers envisage l'hypothèse où l'on aurait eu des doutes, au cours du chargement, au sujet de la résistance de l'emballage. Le chargeur estimait injustifiée la clause « Emballage très faible », tandis que le capitaine en désirait au contraire l'insertion, prétendant que ses réserves étaient légitimes. Impossible de trancher cette contestation sans une procédure de référé et une expertise judiciaire, avec toutes les pertes de temps que cela devait nécessairement entraîner. Le Tribunal a admis que dans de telles conditions, l'émission d'une lettre de garantie était fort explicable et innocente. Il s'agissait de ce que M. Miller a appelé « an honest difference of opinion » et de ce que M. de Grandmaison a considéré comme « a technical discussion » (Conférence de Brighton de 1954). Signalons à ce propos que la création récente d'un Institut belge d'emballage pourrait être de nature à diminuer le nombre de ces difficultés d'ordre technique, s'il réussit à faire adopter par toutes les parties intéressées au transport maritime des solutions adéquates.

2. La pratique de la lettre de garantie n'est pas nécessairement abusive. Elle ne doit donc pas être frappée de mort. Pour se débarrasser de la lettre frauduleuse, il n'est pas nécessaire de déclarer nulles toutes les lettres de garantie. Les règles qui se dégagent du système

actuel de la jurisprudence belge, avec la ligne de division qu'elles établissent, suffisent pour frapper les lettres de garantie malhonnêtes.

3. A première vue, rien ne s'oppose, semble-t-il, à ce que les règles, appliquées en Belgique, soient assouplies et généralisées sur le plan international, compte tenu des usages du commerce, des pratiques bancaires, des standards en matière d'emballage — en un mot, des divers critères qu'ensemble mettraient au point les chargeurs, armateurs et assureurs intéressés à la recherche du remède.

La proposition de la Délégation des Etats-Unis d'Amérique soulève des questions complexes. Celles-ci méritent une étude approfondie. L'Association belge se réserve d'y consacrer un autre rapport.

Jacques van DOOSSELAERE,  
Rapporteur.

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'une 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<sup>er</sup>.

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 seuls 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<sup>er</sup>.**

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° 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'écarter 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  
SOUS LA PRESIDENCE DU PROFESSEUR J. OFFERHAUS

---

**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<sup>o</sup> 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<sup>me</sup> 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<sup>me</sup> mot du texte) (après élimination du mot « corporelle » — 19<sup>me</sup> 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<sup>re</sup> *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<sup>re</sup> 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. Cete opinion rallie la majorité et le Président en prend dès lors acte.

5. 2<sup>e</sup> *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 régler 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<sup>e</sup> *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° 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<sup>re</sup> 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 Mtre 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° 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° 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°. 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° 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<sup>e</sup> 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 écorner 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, Norrmen, 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 désireraient 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, Norrmen 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 Norrmen 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<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>.**

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<sup>e</sup> paragraphe.**

56. Maître Prodrômides 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<sup>er</sup>

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>.

**PROCES-VERBAL DES REUNIONS  
DE LA COMMISSION INTERNATIONALE  
TENUES A MADRID LES 19 ET 20 SEPTEMBRE 1955  
SOUS LA PRESIDENCE DU PROFESSEUR J. OFFERHAUS**

---

Le Président ouvre la séance en rendant hommage à la mémoire de Monsieur Nilsson (Danemark) qui est décédé depuis la réunion de Brighton.

Après avoir rappelé brièvement l'histoire des travaux il exprime l'espoir qu'il sera possible de soumettre un projet de convention à la session plénière qui aura lieu le 22 septembre.

Il explique ensuite la portée des textes qui figurent dans le recueil des rapports préliminaires.

Il fait part aux membres de quelques petites modifications à apporter au texte du projet de convention figurant dans le recueil précité aux pages 245 et suivantes :

article 7 : dernier paragraphe « est limité *en tous cas* à forfait à frs . . . . . »;

article 13 : 5me paragraphe : ... « les parties au contrat de... *en ont décidé* ainsi ».

Il signale en passant les travaux qui ont été effectués au sein de l'Institut pour l'unification du droit à Rome mais, estimant que l'unification générale du droit applicable à tous les passagers, peu importe le moyen de locomotion qu'ils utilisent, ne peut pas encore être présentement envisagée, il propose de maintenir ce que la Commission a décidé jusqu'à présent.

Il fixe enfin l'ordre des travaux et propose de le calquer sur celui qui avait été suivi antérieurement.

**Article 2**

1. Le Président attire l'attention des délégués sur la division qui a été faite du sujet, en ce sens qu'après Brighton on a introduit un



paragraphe 1g) à l'article 1<sup>er</sup> donnant la définition du « transport international » d'une part et que l'on a limité la portée de l'article 2 à celle du champ d'application de la Convention proprement dite d'autre part.

Le Comité de rédaction, dit-il, a adopté à ce dernier point de vue un système mixte d'après lequel pour qu'un transport international soit régi par la Convention il faut non seulement l'effectuer à bord d'un navire battant le pavillon d'un Etat contractant mais en outre que le point de départ et le point de destination se trouvent sur le territoire d'un état contractant.

2. Monsieur von Laun (Allemagne) pose la question de savoir si par « point de départ » et « point de destination » il faut entendre celui du navire ou celui du passager.

Le Président explique que cette question est prématurée au stade actuel de la discussion et propose d'en remettre l'examen à plus tard.

3. M. Sandiford (Italie) fait valoir que puisque l'on a défini le transport international à l'article 1 g) il faudrait supprimer la dernière partie du paragraphe 1 de l'article 2 « à condition que le point de départ ou le point de destination se trouve sur le territoire d'un Etat contractant ».

M. Giannini (Italie) craint en outre que l'on va créer deux types de « transport international ».

Le Président en réponse démontre que la Convention ne s'appliquera qu'à certains et non pas à tous les transports internationaux dont la définition figure au paragraphe 1 g) et que dans le dit paragraphe 1 g) on ne s'occupe pas de l'applicabilité mais uniquement de définir la portée d'une expression.

4. M. Giannini voudrait supprimer l'alinéa 2 de l'article 2, sur quoi le Président réplique que ce n'est pas la seule question qui se pose et qu'en réalité quatre problèmes méritent l'examen, à savoir :

1. le choix des points de rattachement (pavillon, point de départ et point d'arrivée);
2. l'article 2, alinéa 2;
3. les réserves posées par certaines délégations, à résoudre éventuellement par un protocole ad hoc;
4. l'éventualité d'une paramount clause.

Dans le but de clarifier la question, M. Warot (France) déclare que la délégation française, suite aux observations présentées par

différents délégués à Brighton, était maintenant disposée à abandonner l'alinéa 2. Il faut toutefois laisser une porte ouverte, en faveur des nations qui, attachées à la liberté des conventions, auraient quelque répugnance à se rallier au projet actuel. C'est pourquoi la possibilité de prévoir des exceptions par protocoles à la Convention doit être maintenue.

5. M. Nordborg (Suède) rappelle les réserves formulées par lui à Brighton (voir N° 36 du PV des réunions de Brighton). Le Président en réponse demande si un malentendu n'a pas surgi et propose de revoir celles-ci.

6. M. Hoekstra (Pays-Bas) déclare que la délégation des Pays-Bas désire une application aussi large que possible de la Convention : c'est pourquoi elle estime que celle-ci devrait être applicable tant lorsque le pavillon appartient à un Etat contractant que lorsque le point de départ ou celui d'arrivée sont situés dans pareil Etat.

M. Gärtner (Danemark) abonde dans le même sens tandis que M. Nordborg répète son désir de voir limitée l'application de la Convention en tenant compte de la nationalité aussi bien du navire que du passager.

Une longue discussion s'engage ensuite pour savoir si la proposition Nordborg, qui avait été écartée à Brighton peut ou non être mise à nouveau aux voix; en conclusion la Commission accepte de voter une seconde fois mais « sans préjudice »; à l'exception de M. Nordborg lui-même, tous les délégués marquent leur opposition à la proposition présentée par lui.

7. M. Giannini revient à sa proposition visant à supprimer l'alinéa 2 dans le texte de la Convention quitte à le reprendre sous forme de protocole.

On vote : seul M. Potamianos (Grèce) est hostile à la suggestion du délégué italien. Dès lors la commission de rédaction est chargée de préparer un texte adéquat.

8. Entretemps M. Nordborg avait soulevé la question du cabotage international et plus spécialement de celui qui existe entre les pays scandinaves.

Le Président fait valoir que cette question a été solutionnée à la satisfaction des délégués de ces pays à Brighton (voir PV de Brighton N° 38).

M. Potamianos pose toutefois encore la question de savoir si les ressortissants d'autres pays que les pays scandinaves sont assujettis aux lois nationales de ces derniers pour les transports visés par M. Nordborg.

Le Président lui répond que la Convention ne s'appliquera pas; il serait imprudent dit-il d'introduire ici la notion de la nationalité du passager pour éviter cette situation : il faut considérer les transports scandinaves comme étant assimilés à des transports nationaux.

En conclusion il est décidé de charger le Comité de rédaction de préparer un projet de texte de protocole souhaité.

9. La discussion reprend alors concernant le 1<sup>er</sup> paragraphe de l'article 2. Il s'agit en effet de savoir si la Commission se rallie ou non au système préconisé par son Comité de rédaction (voir 1 ci-avant).

A ce moment M. von Laun revient à la question par lui antérieurement posée (voir 2 ci-avant).

Le Président lui fait observer que la réponse résulte de la définition de l'article 1 g) où l'on parle de « point de départ et le point de destination prévus au contrat » : il s'agit donc bien des points de départ et de destination du passager.

M. Warot ajoute que si on n'a pas employé les mots « point d'embarquement » et « point de débarquement » c'est dans le but de demeurer en harmonie avec le texte de la Convention de Varsovie.

M. Nordborg estime lui aussi pour sa part qu'il est préférable de ne pas s'écarter des termes de cette Convention.

10. M. Dutilh (Pays-Bas) soulève un autre problème : Il se demande en effet ce qui va se passer si le port où le passager débarque réellement est différent du point de destination prévu au contrat de transport.

M. Hoekstra ainsi que la délégation espagnole voient dans cette question un argument en faveur de la thèse suivant laquelle il est préférable de se baser sur des réalités plutôt que sur les stipulations du contrat de transport.

En réponse M. von Laun déclare que si le passager débarque dans un port différent de celui primitivement prévu ce sera le plus souvent à raison d'un accident ou d'une circonstance exceptionnelle :

or le contrat de transport ne manquera pas de prévoir pareille éventualité et dès lors le port de débarquement réel sera encore un « point prévu au contrat ».

La discussion qui se situe dans la dernière partie de la séance du lundi matin 19 septembre est alors interrompue, la séance devant être levée. A la reprise, l'après-midi, le Président désireux de concilier les points de vue, propose d'apporter une légère modification à la définition de l'article 1 g); le texte incriminé « dont le point de départ et le point de destination prévus au contrat... » pourrait, pense-t-il, être avantageusement remplacé par le suivant : « dont d'après les stipulations des parties le point de départ et le point de destination... »

M. Camilla Dagna (Italie) explique que dans la Convention de Varsovie c'est le voyage prévu au contrat qui donne au transport son caractère international, peu importe si en réalité le voyage a été interrompu ou arrêté dans un pays autre que celui dans lequel se trouve situé le point de destination envisagé par les parties.

Après les interventions de M. Giannini de M. Hoekstra et de M. von Laun, M. Potamianos fait encore valoir que puisque la Convention, dont la Commission discute le projet, vise surtout à protéger le passager il n'y a apparemment pas d'inconvénient à laisser à celui-ci le choix du port de débarquement, tandis que M. Dutilh partant de l'idée qu'il faut donner à la Convention le champ d'application le plus large possible, estime qu'il faudrait prévoir comme points de destination aussi bien le port de débarquement réel que celui qui a été prévu au contrat.

En conclusion la Commission après une nouvelle intervention de son Président tendant à montrer que la conception de la Convention de Varsovie n'a pas jusqu'à présent donné lieu à des difficultés puisque son article 2 ne s'est pas trouvé remis en cause au congrès de La Haye de septembre 1955, adopte la proposition qu'il a faite et charge le Comité de rédaction de modifier le texte de l'article 1 g) en conséquence.

11. M. Giannini soulève alors la question de la paramount clause qui, dit-il, a été rendue obligatoire dans le droit aérien.

Le Président fait remarquer que la Convention de Varsovie s'occupe entre autres du billet de passage, ce qui ne fait pas le projet de Convention en discussion actuellement; dès lors la question de la paramount clause est étrangère au débat.

12. On en revient alors à la discussion concernant les points d'attachement. Le Président entrevoit quatre systèmes possibles :

- a) suivant un premier système il suffirait que le navire transporteur portât le pavillon d'un Etat contractant : l'applicabilité de la Convention serait alors extrêmement étendue;
- b) un autre système ajoute au pavillon le point de départ rendant donc la Convention applicable du moment que le navire et le point de départ appartiennent tous deux à un Etat contractant;
- c) le troisième système est celui de l'article 2 du projet de Convention tel qu'il a été arrêté par le Comité de rédaction au cours de ses réunions à Anvers le 23 et le 24 juillet 1955;
- d) enfin dans un dernier système il serait exigé pour l'application de la Convention que tant le pavillon que le point de départ et le point de destination appartinssent tous à un Etat contractant.

M. Hoekstra déclare qu'il y a encore un cinquième système possible à savoir celui en vertu duquel il serait exigé pour que la Convention joue que soit le pavillon, soit le point de départ, soit le point d'arrivée soient sous la juridiction d'un Etat contractant. C'est d'ailleurs, dit-il la thèse de la délégation néerlandaise.

M. Sandiford estime de son côté que l'on ne peut pas envisager d'appliquer la Convention à un navire qui ne bat pas le pavillon d'un Etat contractant, ce qui suscite une réplique de Maître Scheffer (Pays-Bas) lequel déclare qu'il pourrait se rallier au point de vue italien si la Convention était imposée à un Etat non-contractant; quod non, puisque seul le transporteur se trouve contraint, le cas échéant, à accepter l'application de la Convention.

On procède alors à divers votes : tout d'abord en ce qui concerne la proposition de la délégation des Pays-Bas; celle-ci n'est pas acceptée; la Commission adopte par contre comme un des critères obligatoires de l'applicabilité de la Convention le pavillon; elle écarte ensuite le pavillon comme critère unique (seuls l'Espagne, l'Italie et les Pays-Bas votent affirmativement); elle rejette encore le double critère obligatoire du pavillon et du point de départ qui ne trouve pour le prôner que l'Allemagne et l'Italie.

A ce moment le Président attire l'attention de la Commission qu'en n'acceptant aucun des systèmes proposés jusque-là, elle va aboutir à limiter le champ d'application de la Convention dans une

très large mesure. Cet appel est entendu et finalement dans un dernier vote l'unanimité des délégations présentes se prononce pour la solution : pavillon plus soit point de départ, soit point de destination.

13. M. Nordborg demande encore la parole pour signaler quelques déficiences dans le texte anglais, les mots « and with any » devraient être « provided » et « port » devrait se lire « place ».

### Article 13

14. Le Président donne lecture du nouveau texte de l'article 13 et commente les travaux de Brighton et d'Anvers à ce propos; il répète qu'au cinquième paragraphe il faut remplacer « décide » par « ont décidé ».

15. M. Hoekstra demande quel est le sens exact des mots « un des sièges de son exploitation » figurant au deuxième paragraphe.

M. Poulsson (Norvège) pense que « place of business » est une expression défectueuse.

M. Nordborg rappelle sa remarque de Brighton, à savoir qu'il serait souhaitable d'ajouter « permanent » à « place of business » (voir N° 28 du P.V. de Brighton).

Répondant aux interpellations le rapporteur, M. Warot, explique que le sens à attacher à l'expression utilisée est celui qu'y donne la Convention sur la saisie des navires; il s'agit donc d'une succursale, non d'une agence. Un long échange de vues met ensuite aux prises les fervants de deux thèses opposées; selon les uns il faut limiter la compétence à celle du tribunal du siège social dans le sens de « head office », selon les autres il faut maintenir le choix prévu par le projet du Comité de rédaction. Au cours de la discussion une troisième proposition surgit; pourquoi ne pas adopter le texte de l'article 28 de la Convention de Varsovie ?

En conclusion le Président décide de reporter l'examen de la question à une séance suivante.

16. On passe ensuite au troisième paragraphe de l'article 13. Le président estime qu'il faut mettre le texte en concordance avec les décisions déjà prises au sujet de l'article 2 et de l'article 1 g).

M. Potamianos reprend néanmoins les arguments avancés à Brighton par M. Spiliopoulos (voir N° 31 du P.V. de Brighton) en faveur

de la compétence du Tribunal du port de débarquement c.-à-d. le port où le passager débarque en réalité par opposition au port de destination stipulé entre parties.

M. Poulsson pense par contre que même avec la restriction prévue au premier paragraphe de l'article en discussion, restriction sur laquelle M. Warot a attiré entretemps l'attention de la Commission, on laissera au passager un choix trop étendu.

On vote; la Commission décide de limiter la portée du troisième paragraphe de l'article 13 de la même manière que dans la définition sub article 1 g).

17. M. Giannini avance une proposition italienne visant à ajouter un paragraphe supplémentaire après le quatrième actuel dans lequel il serait clairement fait défense à un passager d'intenter une seconde action basée sur les mêmes faits devant une juridiction différente de celle déjà saisie du litige, à moins de se désister au préalable de l'action déjà introduite.

Cette proposition est acceptée par la Commission.

18. Le Président reprend alors un amendement présenté par Monsieur Nordborg quelques instants auparavant : le délégué norvégien désirerait que soit reconnue la compétence du « forum arresti ». La Commission repousse cet amendement.

19. Dans la discussion au sujet du cinquième paragraphe M. Poulsson demande s'il ne faut pas in fine de ce paragraphe parler de « les alinéas a) ou b) du présent article » au lieu de « les alinéas a) et b) du présent article ». Il est fait droit à l'amendement norvégien.

20. Avant de lever la séance du lundi après-midi, la Commission examine encore sans l'accepter un dernier amendement de M. Nordborg, que celui-ci avait d'ailleurs déjà présenté à Brighton (voir N° 30 du P.V. de Brighton): Il s'agissait de rendre purement et simplement aux parties la liberté de convenir de la compétence *ratione loci*.

#### **Protocole additionnel**

2. La séance du mardi 20 septembre débute par l'examen d'abord et l'approbation ensuite d'un projet de protocole additionnel présenté par le Comité de rédaction et se rapportant à la question traitée au second paragraphe de l'article 2, qu'il a été décidé de supprimer. Le

protocole sera donc annexé au texte du projet de Convention lors de la présentation de celui-ci à l'Assemblée plénière.

#### Article 1<sup>er</sup>

22. M. Giannini voudrait préciser et compléter le paragraphe c), qui définit le « passager » par les mots « qui est inscrit sur la liste des passagers ».

M. von Laun fait remarquer qu'il existe des « passagers » qui ne sont pas inscrits sur la liste envisagée, mais qui n'en sont pas moins de véritables « passagers »; il cite l'exemple d'un passager qui dans le but d'éviter l'application de certaines lois onéreuses pour le transporteur pourrait être inscrit au rôle d'équipage.

Lecture est alors donnée par le secrétaire a.i. des N<sup>os</sup> 47, 48 et 49 du P.V. de Brighton.

Le Président confirme par ailleurs que la base de la définition sub c) est le contrat de transport. La discussion est ainsi close en ce qui concerne ce point.

23. M. Hockstra parle ensuite des militaires, ce qui amène M. Warrot à préciser que lorsque ceux-ci voyagent « sous réquisition » la Convention ne s'applique pas (voir N<sup>o</sup> 50 du P.V. de Brighton).

24. M. Koelman (Belgique) ayant fait observer que lorsque les militaires voyagent en unités c'est le Gouvernement qui est le co-contractant du transporteur, le Président est amené à expliquer que la Convention vise aussi bien les passagers qui ont contracté individuellement eux-mêmes que ceux qui sont engagés dans les liens d'un contrat avec le transporteur à l'entremise de tiers, agences de voyage par exemple.

25. M. Sandiford signale, toujours à propos des militaires, qu'à la conférence de La Haye réunie pour reviser la Convention de Varsovie, il a été présenté une proposition visant à permettre aux Etats contractants d'exclure, par voie de protocole, du bénéfice de la dite Convention le personnel militaire ou tout autre du même genre voyageant en groupe.

Le Président demande dans ces conditions à la Commission de faire un choix : ou bien accepter un pareil protocole ou bien laisser aux tribunaux le soin d'interpréter la Convention. C'est la seconde alternative qui recueille la majorité des suffrages.



26. Le paragraphe g) de l'article 1<sup>er</sup> ne donne plus lieu à discussion, le sujet ayant déjà été complètement épuisé la veille (voir N<sup>os</sup> 1, 3, 9 et 10 ci-avant).

#### Article 7

27. A la question de M. Nordborg qui voudrait savoir d'une part si, comme souhaité à Brighton, le Comité de rédaction a gardé le contact avec la Commission s'occupant de la limitation de la responsabilité du transporteur maritime, et d'autre part quel est le franc finalement adopté par la dite Commission comme base de calcul de la limitation, le Président répond en rappelant que précisément à Brighton on avait envisagé de s'inspirer de la Convention de Varsovie plutôt que d'une autre (voir notamment N<sup>o</sup> 40 du P.V. de Brighton), quitte à accepter également les modifications à cette Convention qui pourraient intervenir suite à la conférence de La Haye de septembre 1955 ayant pour objet de la réviser. La Commission approuve cette manière de voir.

28. M. von Laun demande s'il est exact qu'à Brighton on avait décidé de permettre aux Etats contractants de convertir les limitations en leur monnaie nationale dans leurs dispositions légales.

Le Président précise que tel n'avait à son avis, pas été le cas; toutefois serait-il souhaitable d'introduire dans la Convention un article ou d'adjoindre à celle-ci un protocole s'inspirant de ce qui a été fait dans d'autres Conventions internationales. Il y a lieu de ne pas perdre de vue toutefois que la conversion ainsi envisagée n'a pour seul but que de laisser aux tribunaux la faculté de rendre des jugements en leur monnaie nationale.

Après lecture par M. Warot de l'article 22, N<sup>o</sup> 4 de la Convention de Varsovie et interventions de M. Poulsson, de M. Camille Dagna et de M. Hoekstra, la Commission décide d'ajouter au projet de protocole additionnel déjà adopté un article visant la convertibilité des limitations en monnaie nationale et inspiré du texte et de l'esprit de la Convention de Varsovie sur le même sujet.

#### Article 12

29. Le Président entame l'étude de cet article en signalant une faute dans le texte du recueil des rapports préliminaires à la septième ligne. Il faut lire « contraire » au lieu de « certaine ».

30. Après avoir donné lecture du projet du Comité de rédaction, il montre que l'article 12 se compose en réalité de trois parties bien distinctes; la première traite des avis et constatations, la deuxième des protêts et la troisième des prescriptions. Il pose ensuite cinq questions, à savoir :

- a) par rapport au 1<sup>er</sup> paragraphe, l'avis doit-il être donné au transporteur lui-même pour être valable, ou peut-il également être valablement transmis aux agents de ce dernier ?
- b) quelle est la sanction en cas d'inobservation des exigences posées au 1<sup>er</sup> paragraphe ?
- c) faut-il maintenir le choix prévu au 5<sup>e</sup> paragraphe ?
- d) ne faut-il pas mettre en harmonie les mots « au plus tard » du 2<sup>e</sup> paragraphe avec celui « dans » utilisé au paragraphe suivant ?
- e) quelle va être la prescription en ce qui concerne les dommages aux bagages ?

31. M. Hoekstra rappelle qu'à Brighton déjà il avait soulevé la question traitée par le Président sub b) ci-dessus. Or le texte du Comité de rédaction est muet à cet égard. Il désire donc qu'une sanction soit prévue explicitement.

Le Président explique que ce problème revêt un double aspect; tout d'abord faut-il se mettre d'accord sur le genre de sanction à prévoir éventuellement; on peut envisager ou bien un simple renversement du fardeau de la preuve ou bien des dommages-intérêts; en second lieu est-il opportun de trouver une formule protégeant les passagers de bonne foi tout en évitant les agissements des passagers de mauvaise foi.

M. von Laun, M. Poulsson, le Professeur Giannini et M. Potamianos prennent tour à tour la parole; ils estiment devoir appuyer la proposition Hoekstra. En ce qui concerne la bonne ou la mauvaise foi du passager, M. Poulsson et M. Koelman font valoir qu'il appartient aux tribunaux d'apprécier cette question, qu'il importe donc de laisser à ceux-ci toute latitude et qu'il serait dès lors inopportun d'alourdir le texte en y faisant allusion.

En conclusion la Commission après avoir encore entendu son rapporteur, M. Warot, qui l'incite à la prudence afin de ne pas indisposer les Parlements, décide pour donner satisfaction à la majorité de ses membres et sur proposition de son secrétaire a.i., M. Voet de scinder

le deuxième paragraphe actuel, de faire de la phrase « faute de se conformer... » un nouveau paragraphe et de changer les mots « cette prescription » en « ces prescriptions ».

32. On en arrive alors, à l'initiative de M. Potamianos, à examiner la portée exacte des mots « sans retard » figurant dans le 1<sup>er</sup> paragraphe de l'article 12.

M. von Laun cite le cas d'un accident survenu à un passager à bord d'un navire sur lequel ne se trouve pas présent un médecin. M. Nordborg et le M. Giannini sont partisans d'ajouter au dit paragraphe la phrase « au plus tard avant le débarquement ».

Répondant aux interpellateurs le Président précise que le système préconisé est le suivant : Un passager est blessé; ou bien il avise le transporteur aussitôt qu'il le peut et la présomption de l'article 3 joue; ou bien il néglige de le faire; dans ce cas le transporteur ultérieurement mis au courant de l'accident n'est plus présumé responsable, à moins de preuve, à rapporter par le passager, qu'il a été blessé à la suite d'une circonstance qui s'est produite en relation avec les opérations du transport.

Le rapporteur M. Warot donne encore des apaisements à M. Poulsson et à M. Giannini qui s'inquiétaient de savoir ce que devait finalement faire un passager blessé; il explique que le passager devait tout d'abord informer le transporteur sans retard et ensuite protester endéans les quinze jours après le débarquement : en agissant ainsi il plaçait le fardeau de la preuve de son exonération à charge du transporteur conformément aux articles 3 et suivants.

33. C'est encore le rapporteur qui prend la parole pour demander à la Commission si elle accepte le délai de cinq jours prévu au 3<sup>e</sup> paragraphe de l'article 12 pour les bagages. Devant l'absence d'opposition le Président déclare cette proposition du Comité de rédaction adoptée.

34. M. Giannini émet l'avis qu'il est dangereux de prévoir un double point de départ à partir duquel le délai de prescription commence à courir. La Commission le suit dans son raisonnement et décide de ne maintenir que le « jour du débarquement ». Elle conserve toutefois l'option en ce qui concerne les bagages.

35. En ce qui concerne le point a) traité par le Président ci-dessus sub 30 la Commission estime qu'il n'est pas opportun de définir

plus amplement le mot « transporteur » au premier paragraphe de la clause 12.

36. Quant au point d) soulevé par le Président, toujours sub 30 ci-dessus, la Commission charge le Comité de rédaction de résoudre le problème.

#### Article 4

37. M. Poulsson reprend l'objection de principe qu'il a déjà développée à Brighton : selon lui la Convention à l'étude ne devrait pas s'occuper des bagages.

Mise aux voix « sous toutes réserves », puisqu'elle avait déjà été écartée à Brighton (voir N° 52 du P.V. de Brighton) cette manière de voir ne recueille cette fois encore que l'agrément des seuls délégués allemands, danois, norvégiens et suédois.

38. M. Hockstra propose un amendement au paragraphe a) de l'article 4 : à son avis il faut limiter la responsabilité du transporteur dans le temps en ne la faisant courir que jusqu'au moment du déchargement des bagages.

M. Warot estime qu'il faut une fois de plus agir avec prudence et éviter tout ce qui peut indisposer les Parlements; ne peut-on, dans le but de donner au moins partiellement satisfaction au délégué des Pays-Bas, prévoir la fixation d'un délai endéans lequel le passager devrait prendre livraison de ses bagages ?

Le Président de son côté suggère que l'on pourrait aussi convenir que le séjour des bagages à terre sorte du domaine d'application de la Convention.

M. Giannini voit pour sa part une solution dans la suppression des mots « nonobstant la disposition de l'art. 1<sup>er</sup> f) ».

En conclusion la Commission adopte une proposition conjointe de son rapporteur, M. Warot et de M. Giannini suivant laquelle d'une part les mots « délivrance au passager » seraient remplacés par l'expression « mise à disposition du passager » et d'autre part le bénéfice de l'article 6 serait étendu en faveur du transporteur également aux bagages en substituant à « de la personne lésée » le mot plus général « du passager ».

39.M. Giannini propose de remplacer au paragraphe e) l'expression « déposés entre les mains » par la suivante « délivrés ou remis au

transporteur ou à ses préposés » parce qu'il craint qu'en n'apportant pas ce changement on pourrait comprendre que les titres, bijoux, etc. devraient être confiés par les passagers au transporteur personnellement alors que ce dernier n'est généralement pas présent.

M. Warot réplique que pareil danger n'existe pas, l'expression utilisée par le Comité de rédaction, n'ayant certainement pas le sens que lui attribue le délégué italien. La Commission se déclare satisfaite de cette explication de son rapporteur.

40. M. Hoekstra estime encore que le transporteur doit avoir l'occasion d'être informé de la nature des objets qui lui sont confiés surtout lorsqu'il s'agit de bijoux.

M. von Laun fait en outre la remarque que tous les navires ne disposent pas d'une chambre forte.

M. Giannini enfin se demande quelles peuvent être les conséquences de ce que des objets précieux se trouvent emballés dans les bagages.

Le Président répond que le paragraphe c) de l'article 4 apporte une clarté suffisante sur ces questions et M. Dutihl observe que celles-ci sont en étroite relation également avec les limitations de l'article 7.

#### Article 7

41. La deuxième partie de la séance du mardi après-midi 20 septembre est consacrée à la mise au point de diverses questions pendantes. Parmi celles-ci se trouvent la détermination des limites de responsabilité de l'article 7.

Le Président rappelle qu'au cours des travaux de Madrid la Commission a déjà marqué son agrément sur deux points, à savoir d'une part qu'il fallait adopter comme base de calcul des montants des limitations le système de la Convention de Varsovie (voir N° 27 ci-avant) et d'autre part que la convertibilité des dites limitations en monnaie nationale serait prévue par un protocole additionnel (voir N° 28 ci-avant).

42. Ainsi donc en ce qui concerne les passagers la responsabilité du transporteur est limitée provisoirement dans tous les cas à une indemnité maximum de Frs. 125.000,—, ce montant pouvant être majoré dans l'hypothèse où la conférence de La Haye, qui s'occupe de la révision de la Convention de Varsovie, devait adopter une limitation plus élevée. Dans ce cas se serait ce dernier montant qui serait

pris en considération également dans le projet de Convention de la Commission.

43. Il est entendu également que les francs dont il s'agit sont des francs français constitués par soixante cinq et demi milligrammes d'or fin au titre de neuf cents millièmes de fin.

Cette décision fera l'objet d'un paragraphe séparé à insérer in fine de l'article 7.

44. Enfin il est confirmé par la Commission que les mots « en tous cas » doivent être ajoutés entre « est limitée » et « à forfait » à la fin du 3<sup>e</sup> de l'article 7.

45. Il ne reste dès lors plus qu'à déterminer des limitations pour les bagages. A la question du Président visant à savoir si la Commission est d'accord d'admettre le principe de pareille limitation, la Commission répond par l'affirmative.

46. Le Président soulève ensuite la question de savoir s'il faut établir la limitation en fonction soit du nombre de colis soit du poids de ceux-ci ou au contraire prévoir un forfait pour tous les bagages d'un même passager.

De nombreux orateurs interviennent dans la discussion.

M. Nordborg soutenu par M. Blackiston (Etats-Unis) estime qu'il faut s'inspirer du quod plerumque fit; or le système décrit en dernier lieu par le Président est certainement celui qui est le plus conforme aux clauses actuellement insérées dans les contrats de transport de bagages.

M. Koelman est d'avis qu'il faut rester logique. Or en adoptant la limitation par passager on en arrive à cette conséquence paradoxale d'avoir des limitations différentes d'après que d'une part on envoie les bagages comme marchandises ou que d'autre part on les transporte comme bagages enregistrés ou accompagnés.

M. von Laun demande que la Commission exprime sa volonté par un vote. Il en est fait ainsi et une majorité se dégage pour adopter le système d'une limitation forfaitaire pour l'ensemble des bagages d'un passager qu'ils soient enregistrés ou non.

47. Une nouvelle discussion s'engage au sujet du montant de ce forfait. La Commission hésite à adopter celui qui est prévu à l'article 22 N<sup>o</sup> 3 de la Convention de Varsovie c'est-à-dire Frs. 5.000,—.

Encouragé par M. Poulsson elle marque finalement sa préférence pour les sommes suivantes : Frs. 6.000,— en ce qui concerne les bagages enregistrés, Frs. 4.000,— pour tous les autres bagages.

48. Reste encore à trancher la question de l'opportunité de mentionner dans le texte que le transporteur a la faculté d'accepter des limitations plus élevées lorsque le passager, en ce qui concerne les bagages enregistrés, fait une déclaration de valeur au moment de l'enregistrement.

Le Président estime qu'il ne faut à cet égard aucune clause particulière puisque rien ne défend aux parties de convenir de limitations supérieures à celles de l'article 7 et il signale qu'en agissant ainsi il n'est en rien dérogé aux obligations résultant de l'article 10 de la Convention.

La Commission se rallie à ce point de vue.

### Article 13

49. En ce qui concerne l'article 13 la Commission doit encore exprimer sa volonté par rapport à la proposition faite par certains délégués tendant à ajouter à l'expression « un des sièges de son exploitation » le mot « principaux » ou en anglais « permanent » à « place of business » (voir N° 15 ci-avant).

On passe au vote : la proposition est repoussée et le texte du Comité de rédaction est dès lors sanctionné.

### Article additionnel

50. La délégation italienne avait dans un mémoire fait observer que l'on avait supprimé sans motif la réglementation de la responsabilité personnelle des préposés qui figurait à l'article 7 des projets précédents. Elle estime pour sa part devoir maintenir son vœu qu'aux 14 articles de la Convention il en soit ajouté un 15<sup>e</sup> libellé comme suit :

« Si un préposé est responsable d'un dommage visé par cette Convention, il pourra se prévaloir de toute exception et limitation que »  
» pourrait invoquer le transporteur. La réparation totale, qui peut être »  
» obtenue par le transporteur et par ses préposés, ne doit pas dépasser »  
» le maximum établi dans la Convention, Cette disposition ne peut »  
» être invoquée par un préposé qui a commis un dol ou une faute »  
» lourde ».

M. Poulsson se demande lui aussi si la Commission ne doit pas s'aligner sur l'attitude prise par celle s'occupant de la limitation de la

responsabilité du transporteur maritime en général qui, comme on le sait, a modifié son point de vue sur ce problème depuis Brighton.

Le Président déclare qu'il sera donné l'occasion à la délégation italienne de soumettre son vœu à l'Assemblée plénière.

#### Divers

51. Avant de clôturer la séance prolongée du mardi après-midi le Président passe encore une fois en revue tous les articles et signale pour chacun d'eux les modifications intervenues depuis Brighton.

52. Lorsqu'il en arrive à l'article 5, les délégués norvégiens et suédois reprennent une fois de plus les objections qu'ils avaient déjà faites à Brighton (voir N° 7 du P.V. de Brighton).

Malgré le vote qui est intervenu à Brighton et sur lequel la Commission ne désire pas revenir ces délégués annoncent qu'ils déposeront une motion lors du vote final au sujet du projet de Convention à l'Assemblée plénière, dans laquelle ils demanderont qu'il soit pris acte de leurs réserves.

53. A propos de l'article 11 M. Giannini craint qu'un conflit puisse surgir entre la loi nationale et la Convention. Il propose donc d'ajouter avant « que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention » au premier paragraphe les « ni par le passager ni par ses ayant-droits ».

Le Président estime que la Convention ne doit pas s'occuper de la dévolution de la succession du passager défunt : c'est là une matière régie par la loi nationale. Il estime que le texte actuel donne tous apaisements.

La Commission se range à l'avis de son Président.

54. Il n'y a plus d'observations à propos des autres articles.



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<sup>er</sup>.

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 affrèteur 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 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<sup>er</sup>.**

*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<sup>er</sup>.*

## 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<sup>er</sup> 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<sup>re</sup> Smcesters 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'opposent 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<sup>er</sup>, 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'eût 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 refoulement.

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<sup>er</sup>.

*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 « subséquemment » 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 « subséquemment » 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.



ASSOCIATION FINLANDAISE DU DROIT MARITIME

---

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 refoulement 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 MARITIME

---

**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<sup>me</sup> al. de l'art. 1<sup>er</sup>, 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 (« stow-aways »), ont décidé de conclure une convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit :

### Article 1<sup>er</sup>.

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.

III.

PROCÈS-VERBAUX

## LISTE DE PRESENCE

---

### ALLEMAGNE

- MM. Rolf C.W. STÖDTER, Président de l'Association Allemande de Droit Maritime, Président de l'Association des Armateurs Allemands, Hambourg.
- Hans-Christian ALBRECHT, Avocat, Hambourg.
- Gerd COELER, Avocat, Hambourg.
- Otto DETTMERS, Avocat, Brême.
- John Alfred EDYE, Armateur, Partner of Messrs. Rob. M. Slo-  
man, Jr., Hambourg.
- Kurt VON LAUN, Directeur de l'armement « Neptun », Brême.
- Juergen LEBUHN, Avocat, Hambourg.
- Hans Georg RÖHREKE, Secrétaire de l'Association Allemande de Droit Maritime, Directeur de l'Association des Armateurs Allemands, Hambourg.
- Ulrich SCHEUNER, Professeur à la Faculté de Droit à l'Uni-  
versité de Bonn, Bad Godesberg.
- Victor SOMMER, Armateur, Partner of Messrs. Arthur Sommer,  
Hambourg.
- Oskar VON STRITZKY, Directeur de la Nord-Deutsche Ver-  
sicherungs-Gesellschaft, membre du Conseil d'Administration  
de l'Association des Assureurs d'Hambourg, Hambourg.
- Horst WILLNER, Avocat, Brême.
- Heinz KALLUS, Chef du Département Contentieux de la section  
des Transports Maritimes du Ministère Fédéral des Transports,  
Hambourg.
- Werner SCHOEN, Avocat, Hambourg.

## ARGENTINE

M. Atilio MALVAGNI, Avocat, Professeur de Droit de Navigation à l'Ecole Nationale de la Navigation « Manuel Belgrano » à Buenos-Aires, Président de l'Association Argentine de Droit Maritime, Buenos-Aires.

## BELGIQUE

M. Albert LILAR, Ministre de la Justice, Président du Comité Maritime International et Président de l'Association Belge de Droit Maritime, Anvers.

Comte Jean D'URSEL, Chargé d'Affaires de Belgique à Madrid.

MM. Leon GYSELYNCK, Administrateur-délégué de la Banque d'Anvers, Trésorier du Comité Maritime International et de l'Association Belge de Droit Maritime, Anvers.

Jean VAN RYN, Avocat à la Cour de Cassation, Bruxelles.

Carlo VAN DEN BOSCH, Avocat, Secrétaire-général du Comité Maritime International et Secrétaire de l'Association Belge de Droit Maritime, Anvers.

Henry VOET-GENICOT, Avocat honoraire, Dispacheur, Anvers.

Werner KOELMAN, Avocat, Anvers.

André G. VAES, Avocat, Anvers.

Henry François VOET, Docteur en droit, Dispacheur, Anvers.

Jacques HEENEN, Avocat honoraire, Chef du Département juridique de la Banque de la Société Générale de Belgique, Docteur en droit, Bruxelles.

Lionel TRICOT, Avocat, Anvers.

Paul BOSMANS, Docteur en droit, Sous-directeur de l'Agence Maritime Internationale, Anvers.

Leo VAN VARENBERGH, Docteur en droit, Anvers.

## CANADA

MM. A.L. LAWES, C.B.E., Vice-Président de l'Association Canadienne de Droit Maritime, Président de la Lawes Shipping C<sup>o</sup> Ltd., Montréal.

Lucien BEAUREGARD, Q.C., Montréal.

Peter WRIGHT, O.B.E., Vice-Président de l'Association Canadienne de Droit Maritime, Toronto.

#### DANEMARK

MM. N.V. BOEG, Juge, Président de l'Association Danoise de Droit Maritime, Copenhague.

Alfred GÄRTNER, Secrétaire de la East Asiatic Company, Copenhague.

C. SEIDELIN-LARSEN, Juge, Copenhague.

André M. SØRENSEN, Directeur du Danish Shipowners' Protection & Indemnity Club, Avocat, Copenhague.

Victor WENZELL, Directeur-général Adjoint de l'Association des Armateurs Danois, Avocat, Copenhague.

#### ESPAGNE

MM. Ernesto ANASTASIO PASCUAL, Avocat, Président de la Compañía Trasmediterranea, Président de la Cie La Union y el Fénix Español, Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Madrid.

Juan Claudio GÜELL Y CHURRUCA, COMTE DE RUISE-NADA, Président de la Compañía Trasatlantica, Vice-Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Conseiller de la Banco Vitalicio de España, Madrid.

Pelegrin BENITO SERRES, Avocat, Letrado du Conseil d'Etat, Professeur à l'Université Centrale, Secrétaire-général de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Madrid.

Luis HERMIDA HIGUERAS, Procurador en Cortes, Conseiller-Directeur de la Cie La Union y el Fénix Español, Chef du Groupe Transport du Syndicat National d'Assurances, Conseiller du C.E.R., Madrid.

Jesus RUBIO GARCIA-MINA, Professeur à l'Université Centrale, Madrid.

José Luis DE AZCARRAGA, Colonel-Auditeur, commissionné de la Flotte, Professeur à l'Université de Madrid et à l'Ecole de Guerre Navale, Madrid.

Fernando AZQUETA, Avocat, Bilbao.

Alejandro BERGAMO LLABRES, Notaire, Madrid.

Alvaro CALVO ALFAGEME, Professeur à l'Université de Valence, Madrid.

Cosme DE DUNABEITIA, Avocat, Bilbao.

Joaquin Fernandez REPETO, Avocat, capitaine, Cadiz.

Joaquin GARRIGUES DIAZ-CANABATE, Professeur à l'Université Centrale, Vice-Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Madrid.

José LLAMAS, Avocat, Sous-Directeur général de la Banco Hispano-Americano, Madrid.

Conrado MEIER, Sous-Directeur de la Compagnie d'Assurances « Plus Ultra », Madrid.

Juan B. MONTFORT BELENGUER, Avocat, Valence.

Miguel DE PARAMO CANOVAS, Colonel-Auditeur de la Flotte, Auditeur de la Base Navale des Canaries, Madrid.

José M. RUIZ BRAVO, Avocat, Liquidateur d'avaries, Bilbao.

Vicente SOLE DE SOJO, Avocat, Vice-Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Barcelone.

Enrique TAULET, Notaire, Valence.

Rodrigo URIA, Professeur de Droit Maritime, Madrid.

Antonio VALCARCEL, Avocat, Secrétaire-général du Conseil Supérieur des Chambres de Commerce, d'Industrie et de Navigation, Madrid.

Rafael VALLS CARRERAS, Avocat, Conseiller juridique de l'Ambassade d'Espagne à Londres, Londres.

Matias VEGA GUERRA, Avocat, Président du Cabildo Insular Gran Canaria, Las Palmas.

ETATS-UNIS

- MM. Charles S. HAIGHT, Président de l'Association Américaine de Droit Maritime, Partner in the firm of Haight, Gardner, Poor & Havens, New York.
- Wilbur H. HECHT, Secrétaire de l'Association Américaine de Droit Maritime, Partner in the firm of Mendes & Mount, New York.
- Archie O. DAWSON, Juge de district, New York.
- Henry C. BLACKISTON, Partner in the firm of Lord, Day & Lord, New York.
- Oscar R. HOUSTON, Partner in the firm of Bigham, Englar, Jones & Houston, New York.
- T.K. JACKSON, JR., Partner in the firm of Inge, Twitty, Armbrecht & Jackson, Mobile (Ala).
- Roy LEIFFLEN, Partner in the firm of Bigham, Englar, Jones & Houston, New York.
- Harold M. KENNEDY, Ancien Juge de district, Partner in the the firm of Burlingham, Hupper & Kennedy, New York.
- Arnold W. KNAUTH, Partner in the firm of Spence & Hotchkiss, New York.
- Arthur O. LOUIS, Partner in the firm of Hill, Rivkins, Middleton, Louis & Warburton, New York.
- John R. MAHONEY, Partner in the firm of Casey, Lane & Mittendorf, New York.
- Raymond W. MITCHELL, Associate in the firm of Dow & Symmers, New York.
- John C. MOORE, Partner in the firm of Haight, Gardner, Poor & Havens, New York.
- J. NEWTON NASH, Partner in the firm of McNutt & Nash, New York.
- Joseph M. RAULT, Partner in the firm of Terriberly, Young, Rault & Carroll, New Orleans, La.
- William G. SYMMERS, Partner in the firm of Dow & Symmers, New York.
- Stanley R. WRIGHT, Partner in the firm of Burlingham, Hupper & Kennedy, New York.



## FINLANDE

M. Herbert ANDERSSON, Secrétaire-général de l'Association Finlandaise de Droit Maritime, Helsingfors.

## FRANCE

MM. George RIPERT, Membre de l'Institut, ancien Doyen de la Faculté de Droit de Paris, Paris.

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

Leopold DOR, Avocat, Vice-Président du Comité Maritime International, Paris.

J.P. GOVARE, Avocat, Membre de l'Académie de Marine, Paris.

Marcel PITOIS, Docteur en droit, Vice-Président de la Société Navale de l'Ouest, Paris.

Jean WAROT, Avocat, Paris.

PRODROMIDES, Docteur en droit, Conseiller Juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, Paris.

Michel DUBOSC, Avocat, Le Havre.

Alfred JAUFFRET, Professeur à la Faculté de Droit d'Aix-en-Provence, Aix-en-Provence.

CHAUVEAU, Professeur à la Faculté de Droit d'Alger, Paris.

Mlle Claire LEGENDRE, Docteur en Droit, Secrétaire au Comité Central des Armateurs de France, Paris.

MM. Jacques POTIER, Sous-Directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis, Paris.

Pierre LUREAU, Docteur en droit, Assureur Maritime, Paris.

Raymond BOIZARD, Docteur en droit, Directeur de la Compagnie d'Assurances « La Bâloise », Paris.

Mlle France PIETRI, Avocat, Paris.

MM. SIMONARD, Professeur à la Faculté de Droit de Lille, Lille.

RAMBAUVILLE-NICOLE, Directeur-général du Groupement des Réassurances Maritimes, Paris.

## GRANDE-BRETAGNE

Sir Gonne St. Clair PILCHER, Vice-Président du Comité Maritime International, Président de l'Association Britannique de Droit Maritime, Juge du Queen's Bench Division, Londres.

Sir Patrick DEVLIN, Vice-Président de l'Association Britannique de Droit Maritime, Juge du Queen's Bench Division, Londres.

Sir William McNAIR, Vice-Président de l'Association Britannique de Droit Maritime, Juge du Queen's Bench Division, Londres.

Rt. Hon. Viscount SIMON, Vice-Président et Directeur de la Shipping Federation et de l'International Shipping Federation Londres.

MM. Horace EDMUNDS, Adjuster of Claims à Londres.

E.W. READING, Président du Comité Exécutif de l'Association Britannique de Droit Maritime, Londres.

Cyril T. MILLER, Secrétaire-général du Comité Maritime International, Secrétaire de l'Association Britannique de Droit Maritime, Londres.

Alan KENT, Observer on behalf of Her Majesty's Government, Londres.

Harold GORICK, C.B.E., Joint Secretary du British Liner Committee, Secrétaire-général de l'International Chamber of Shipping, Directeur-général de la Chamber of Shipping, Londres.

Martin HILL, C.B.E., Secrétaire de la Liverpool Steam Ship Owner's Association, Joint Secretary du British Liner Committee, Liverpool.

C.D. RAYNOR, Délégué de la Lloyd's Underwriters Association, Londres.

P.H. MITCHELL, Directeur du Lloyd's Underwriters Claims Office et délégué des Lloyd's Underwriters, Londres.

G.T. CHARLES, Adjuster of Claims, Délégué du Institute of London Underwriters, Londres.

Harold HOFFMAN, O.B.E., F.C.I.S., M. Inst. T., F.I.C.S., Senior Shipping Manager de la Division Transport de Unilever Ltd., Délégué de la Federation of British Industries, Londres.

R.D. RILEY, Délégué des British Protection and Indemnity Associations, Londres.

Mark RILEY, Londres.

M.H. DOWNES, Délégué des Associations de Dispatcheurs, Londres.

J. Gifford GORDON, Joint Assistant Secretary de la Liverpool Steam Ship Owners' Association, Londres.

W.R.A. Birch REYNARDSON, Secrétaire Adjoint de l'Association Britannique de Droit Maritime, Londres.

G. GRAHAM, Secrétaire Adjoint de l'Association Britannique de Droit Maritime, Londres.

John HONOUR, Conseiller juridique, Londres.

John D. MILLER, Secrétaire-Adjoint de l'Association Britannique de Droit Maritime, Londres.

#### GRECE

MM. Kyriakos SPILIOPOULOS, Recteur de l'Ecole des Sciences Economiques et Commerciales, Avocat, Secrétaire général de l'Association Hellénique de Droit Maritime, Athènes.

Phocion POTAMIANOS, Avocat, Armateur, Secrétaire de l'Association Hellénique de Droit Maritime, Athènes.

Andreas LEMOS, Armateur, ancien Député, Athènes.

Melitis MATHENITIS, Athènes.

#### ITALIE

MM. Amedeo GIANNINI, Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Rome.

Francesco BERLINGIERI, Avocat, Gênes.

Giorgio BERLINGIERI, Vice-Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Gênes.

Silvio BONDUA, Avocat, Venise.

Pasquale BRIA, Directeur de l'Ass. Armatori Adriatico Occidentale, Venise.

Cammilla DAGNA, Secrétaire-Adjoint de l'Association Italienne de Droit Maritime, Rome.

Torquato Carlo GIANNINI, Vice-Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Rome.

Francesco MANZITTI, Président de Finmare, Vice-Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Gênes.

Ugo MARESCA, Avocat, Gênes.

Emilio PASANISI, Conseil des Assureurs Italiens, Rome.

Roberto SANDIFORD, Président de Chambre au Conseil d'Etat, Secrétaire-général de l'Association Italienne de Droit Maritime Rome.

Bernard SIGNORINO, Rome.

#### JAPON

MM. Teruhisa ISHII, Président de l'Association Japonaise de Droit Maritime, 1466, Yoyagi Tomigaya Shibuya-ku, Tokio.

Sozo KOMACHIYA, Professeur de Tog-hoku (Nord East Univ.), Secrétaire de l'Association Japonaise de Droit Maritime, Tokio.

Gori MORI, Directeur de la Toyo Menka C° Ltd.

Harue YAMANE, Président de la Taisho Marine and Fire Insurance C°, Ltd., Secrétaire de l'Association Japonaise de Droit Maritime.

AKITA, O.S.K. Line, Londres.

#### NORVEGE

MM. Sjur BRAEKHUS, Professeur de Droit, Oslo.

Hans Chr. BUGGE, Directeur, Oslo.

Einar FLØYSTAD, Directeur, Arendal.

Frøystein HALVORSEN, Dispacheur, Oslo.

Sverre HOLT, Capitaine, Oslo.

Annar POULSSON, Directeur, Oslo.

## PAYS-BAS

MM. J. OFFERHAUS, Président de l'Association Néerlandaise de Droit Maritime, Professeur de droit commercial et maritime et de droit international privé à l'Université d'Amsterdam, Amstelveen.

J. T. ASSER, Avocat, Secrétaire-général de l'Association Néerlandaise de Droit Maritime, Amsterdam.

R.P. CLEVERINGA, Professeur de droit maritime et commercial à l'Université de Leyde, membre extraordinaire du Conseil d'Etat, Leyde.

B. DUPUIS, Administrateur-Directeur de la Rotterdamsche Scheepshypotheekbank, Rotterdam.

H.N. DUTILH, Chef de Service de la Holland-Amerika Lijn, Rotterdam.

Baron F. VAN DER FELTZ, Avocat à Amsterdam.

MM. C.P. GERRETSEN, Secrétaire-Adjoint de l'Association Royale Néerlandaise des Armateurs, La Haye.

H.R. HOEKSTRA, Chef de Service de la N.V. Stoomvaart Maatschappij Nederland, Heemstede.

J.A.L.M. LOEFF, Avocat, Rotterdam.

A. LOEFF, Administrateur de la N.V. Holland-Amerika Lijn, Rotterdam.

R. MICHELSEN, Secrétaire-général de Phs. Van Ommeren & C<sup>o</sup> N.V., Rotterdam.

H.E. SCHEFFER, Conseiller juridique au Directorat-Général de la Navigation à La Haye, Wassenaar.

Ynso SCHOLTEN, Avocat, Amsterdam.

Baron H. COLLOT d'ESCURY, Avocat, Amsterdam.

MM. A.P. MULLER, Administrateur-Directeur de la Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij N.V. à Rotterdam, Hilversum.

K. JANSMA, Avocat, Amsterdam.

## PORTUGAL

M. Vasco TABORDA FERREIRA, Docteur en droit, Avocat, Lisbonne.

## SUEDE

M. Algot BAGGE, Juge à la Cour Suprême, Président de l'Association Suédoise de Droit Maritime, Stockholm.

Mme Marta BROMAN, Stockholm.

MM. Claës PALME, Avocat, Secrétaire de l'Association Suédoise de Droit Maritime, Stockholm.

Nils E.T. KIHNBOM, Ancien Directeur de la Compagnie d'assurances Oeresund, Höör.

Seth BRINCK, Ancien Directeur de la Compagnie Sven Salén Aktiebolag, Dispacheur, Stockholm.

Kaj PINEUS, Dispacheur, Gothembourg.

Fritjof NORDBORG, Broströms Juridiska Avdelning AB, Gothembourg.

Nils GRENBANDER, Docteur en droit, Vice-Président de l'Association des Armateurs Suédois, Gothembourg.

Sven LANGE, Directeur de la Compagnie d'assurances Atlantica, Malmö.

Folke LINDAHL, Directeur de la Svea Line, Stockholm.

Tage ZETTERLÖF, Avocat, Gothembourg.

Gösta WILKENS, Juge au tribunal de Gothembourg.

Niklas KIHNBOM, Directeur de la Compagnie d'assurances Oeresund, Malmö.

Rainer HORNBORG, Directeur de la société Indembitas, Stockholm.

## SUISSE

MM. Walter MÜLLER, Docteur en droit, Avocat et Notaire, Président de l'Association Suisse de Droit Maritime, Bâle.

Charles KELLER, Administrateur et Directeur de la Keller Shipping S.A. et de la Nautilus S.A., Bâle.

OBSERVATEURS

CHILI

M. Fabio Vio Valdivieso, Valparaiso.

COLOMBIE

M. Juan Antonio Morales, Bogota.

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

M. Hans Steuch, General Manager, Copenhagen, Danemark.

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION

M. Jansma, Avocat, Rotterdam, Pays-Bas.

INSTITUT INTERNATIONAL  
POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

M. le Prof. Roberto Sandiford, Rome, Italie.

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE

Mlle Claire Legendre, Docteur en Droit, Paris, France.

**SÉANCE INAUGURALE**



*Dimanche 18 septembre 1955*

---

El Excmo. Sr. Ministro de Justicia español D. Antonio de Iturmendi Bañales. — Queda abierta la sesión.

Don Pelegrín de Benito. — Excmos. e Ilmos. Señores, Señoras y Señores.

Con curiosa y paradójica coincidencia, una estricta norma protocolaria y un viejo principio moral, quieren que, en algunas ocasiones, y para ciertos efectos, los últimos sean los primeros. Y ésta es la razón de que sea yo, el más modesto de cuantos asisten a este acto, quien tenga precisamente en razón de mi pequeñez y gracias a la afectuosa licencia del Excmo. Sr. Ministro de Justicia, el alto honor de iniciar con mis palabras la sesión de apertura de la Conferencia de Madrid del Comité Marítimo Internacional.

Pero ni la coincidencia del honor que recibí ni la inmensa satisfacción que siento, pueden hacerme olvidar los deberes que sobre mí pesan en este momento, y, sobre todos ellos, el de procurar la brevedad de mis palabras, de modo que no retrasen un minuto más de lo necesario, la intervención de las eminentes personalidades que van a hablar y cuyos discursos han de ser objeto de la preferente atención de todos.

Este acto, no es más ni menos que la culminación de una laboriosa etapa de trabajos e ilusiones, en cuyo servicio y exaltación he tenido parte principal. Al decir esto, no reclamo más méritos que el de la iniciativa, por la misma razón que nunca he rehuido sus responsabilidades y sacrificios y por ello soy el primero en proclamar que cuantos lauros puedan corresponder al éxito, pertenecen íntegramente a otras personas y en particular, a los tres ilustres oradores que os van a hablar, es decir, al Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Excmo. Sr. Ministro de Justicia y al Sr. Presidente del Comité Marítimo Internacional.

Al referirme a tales méritos y al confesar las deudas de gratitud que todos los aquí presentes y yo muy singularmente, tenemos contraídas con tan buenos amigos, es forzoso justificar su fundamento porque tal justificación constituye el objeto esencial de mis palabras, si éstas han de ser algo más que simples manifestaciones de cortesía. Para resumir la intervención de D. Ernesto Anastasio en la creación de la Asociación Española de Derecho Marítimo que con tanta dignidad preside, me limitaré a recordar ahora lo que hace cinco años escribí al frente de la Revista de Derecho Marítimo :

« Antes de que pudiera pensarse en una verdadera labor organizadora, era preciso contar con persona que, por poseer la compleja experiencia del mando y creación de empresas y de la realidad viva de los negocios, fundada en una sólida competencia financiera y en una larga práctica profesional, jurídica y marítima, reuniera la rara suma de méritos necesarios para constituir el verdadero enclave o confluencia de cuantos intereses se componen, y contraponen, en la industria y en el comercio marítimos, a fin de representar al mismo tiempo la comprensión y la independencia, inspirando a dosis iguales confianza, afecto y respeto para ganar adhesiones, vencer resistencias, suavizar asperezas y aventar minucias ».

« Este prestigio y estas dotes y cualidades, las reúne en tal grado D. Ernesto Anastasio, que la convierten hoy en un postulado nacional decisivo para coordinar los ideales e intereses que yo quería movilizar. Por ello, todos mis esfuerzos se dirigieron desde el primer momento a conquistar su ánimo para decidirle a patrocinar mis planes, tomando parte y responsabilidad en su preparación y cumplimiento... ».

Lo que después hicimos, ya lo sabéis. Se creó la Asociación Española de Derecho Marítimo; se organizaron cursos de estudios y conferencias; se formaron los Comités filiales de la Asociación en Valencia, Barcelona, Canarias y Bilbao y, sobre todo, se consiguió la admisión de nuestra Asociación en el Comité Marítimo Internacional.

La decisión unánime adoptada en su día por la Oficina Permanente del Comité Marítimo Internacional, vino a respaldar los sentimientos que con inolvidable efusión me había testimoniado el Presidente Lilar, probándose así tangiblemente la realidad del prestigio y respeto de que goza España en Bélgica, en el noble país, cuya historia corrió unida a la nuestra en los años de esplendor imperial.

Yo me complazco en reiterar pública y solemnemente la gratitud que desde entonces profesamos al Sr. Lilar y a los ilustres Consejeros del Comité Marítimo Internacional (hoy mis compañeros en la Oficina Permanente) al recibirles por vez primera en nuestra Patria.

Y finalmente, « at last but not at least » debo completar mi tributo de agradecimiento, renovando con profunda emoción todo el que debo al Sr. Ministro de Justicia, porque su simpatía y su afecto, y el estímulo que siempre tuvo la generosidad de prestarme, antes y después de regir el Departamento que con tanto prestigio gobierna, contribuyeron considerablemente en lo personal a mantener vivas mis ilusiones y a levantar mi ánimo, quebrantado muchas veces en estos años por las dificultades de la tarea, y en lo colectivo, a que nuestra labor, siempre apoyada de mil maneras, desembocara en el gran éxito final. « Augusta per angusta ».

Vuestra presencia aquí es la mejor prueba y el mejor premio de nuestro esfuerzo. Los grandes sectores españoles de la navegación y del comercio, de la banca y de los seguros, del foro y de la magistratura, tradicionalmente alejados de la gran tarea de la unificación universal del Derecho Marítimo, se han congregado al fin, y, juntando sus esfuerzos en el seno de la Asociación Española, han hecho posible la definitiva incorporación de nuestro país a los trabajos del Comité Marítimo Internacional, permitiéndonos con su espléndido y generoso apoyo, organizar la Conferencia de Madrid. Reciban ellos también el testimonio de mi encendida gratitud.

Para terminar, permitaseme dirigir unas palabras de bienvenida a nuestros amigos extranjeros, en los idiomas oficiales del Comité Marítimo.

Au moment de vous recevoir chez nous, je m'empresse de vous remercier vivement pour l'honneur que vous nous avez fait de répondre à notre invitation et je vous promets que vous trouverez chez nous et chez vos collègues espagnols toute la loyauté et toute la sympathie que je vous ai promis à Naples et à Brighton lors de notre proposition d'invitation.

For my English friends, I will take this opportunity of saying a few words.

Mr. President, Ladies and Gentlemen, on your arrival in Spain I hasten to express in these simple, but most heart-felt words, how pleased I am to be able to receive you in our country, and how

grateful I am that you should have decided to accept our invitation to visit us. Needless to say, you can be sure that your Spanish colleagues will tender you all that warm-hearted co-operation which I promised you at Naples, when I extended you our most cordial invitation to Madrid. May I just add, a verry hearty welcome indeed.

Señor Presidente, señoras, señoritas y señores. En el momento de recibiros en España, no puedo menos de expresaros mi agradecimiento por la gran satisfacción que vuestra visita nos procura, y aseguraros que encontraréis en nuestro país y en vuestros colegas españoles la lealtad y el afecto que os prometí en Nápoles al haceros nuestra invitación. Sed bienvenidos.

**D. Ernesto Anastasio.** — El año 1897 será considerado como una fecha histórica, como una gloriosa efemérides en la historia de la unificación del Derecho Marítimo.

La fundación del Comité Marítimo Internacional, constituye uno de los acontecimientos más fecundos y trascendentales del último cuarto del siglo XIX. Corresponde a un belga insigne el honor de haber creado el órgano adecuado para disipar la confusión y los peligros de la anarquía en la vida de la Navegación. Todos debemos rendir un cálido homenaje a la nación belga, que ostenta poderecho propio la capitalidad del Comité Marítimo Internacional. Saludemos como representante de ese gran país a su Ministro de Justicia, Mr. Lilar, que con tanta dignidad nos preside.

La anarquía jurídica tanto existe por ausencia de las leyes, como por la abundancia de éstas, si se contradicen y tienen análoga fuerza de obligar al amparo de soberanías distintas. En este último caso, la determinación de la ley aplicable a la cuestión que se debate y la competencia del Tribunal que ha de juzgarla, constituyen un tremendo problema insoluble a veces, como sucede en algunos casos de abordaje. El aumento colosal del tráfico marítimo, después del descubrimiento de la máquina de vapor, con el establecimiento de las líneas regulares y la constitución de grandes sociedades anónimas, planteó la necesidad de acompasar el progreso jurídico a las nuevas características del tráfico, y el signo de tal progreso era y sigue siendo la unificación del Derecho Marítimo.

El ideal sería una sola ley y un solo tribunal, peroquién es capaz de llegar a eso? Sin embargo, todo el mundo sabe que ahí está la única y la definitiva solución.

En una primera y dilatadísima etapa, el Derecho Marítimo se ha ido haciendo a sí mismo con una sorprendente, sencilla e ingenua unanimidad, porque vivía y se hacía al margen de las leyes nacionales. La navegación se regía por sus propias costumbres, porque la aventura marítima planteaba a todos los que navegaban los mismos problemas que se resolvían con procedimientos y soluciones análogos. Por mucho que se haya dicho y escrito sobre las averías gruesas y muy especialmente sobre la echazón, cuando se realiza en beneficio común, es evidente que la sencilla gente de mar supo penetrar sin necesidad de graves especulaciones en la naturaleza jurídica del fenómeno y en el fondo moral que imponía distribuir el importe de los daños deliberadamente causados, entre todos los que, gracias a ellos, lograron evitar los mayores en sus intereses.

El acontecer jurídico de la navegación, ha variado rapidísimamente desde el último tercio del siglo pasado. Ya en la iniciación de la época de los nacionalismos, se registró la invasión legislativa de cada país en el ámbito de las costumbres marítimas, y al legislar cada cual por su cuenta, se ahondaban más las diferencias, precisamente cuando más necesario era borrarlas. No se quiso, no se quiere todavía reconocer que ésto de la navegación es un mundo aparte, y ello en primer término, porque el mar no es de nadie, que vale tanto como decir que constituye un bien común de todos los hombres. Pues si ésto es así, todos los hombres y no unos pocos, deben elaborar un Derecho común a todos ellos mediante el cual se gobierne la vida de los mares con procedimientos propios y con tribunales de plena competencia jurisdiccional que resuelvan los pleitos internacionales.

En tanto ésto no es posible, el Comité Marítimo Internacional lucha bravamente por avanzar en la obra de unificación del Derecho Marítimo, sintiéndose responsable de la continuidad de la tarea iniciada por Louis Franck en 1.897.

Los temas de abordaje, auxilio y salvamento han sido tratados en seis Conferencias internacionales celebradas en seis años sucesivos en Bruselas, Amberes, Londres, París, Hamburgo y Amsterdam.

De la responsabilidad de los propietarios de buques se ha tratado en Amberes, en Londres, en París, en Liverpool, en Venecia, en Amsterdam y en Nápoles.

Se ha tratado el tema de los conocimientos de embarque en 1.924 (Conferencia de Londres y Reglas de La Haya).

El Seguro obligatorio de pasajeros, la inmunidad de los buques del Estado, la competencia civil y penal en materia de abordajes y los privilegios e hipotecas marítimas, han merecido la más cuidadosa atención del Comité Marítimo Internacional.

En toda la anterior relación de países, no aparece una sola vez el nombre de España. Este hecho, por muy deplorable que parezca, tiene una clara explicación. Con esa misma explicación comprendemos enseguida la razón de que este importante Congreso se celebre en Madrid. Nadie ignora que hemos sido una gran nación marítima y que estamos realizando grandes esfuerzos para serlo otra vez. Codo a codo con los portugueses, alcanzamos un puesto de excepción en la historia de los descubrimientos. Nuestras naves fueron las primeras en demostrar la redondez del Planeta, con lo cual habíamos ganado un título legítimo para aspirar a la hegemonía de los océanos. Pero las situaciones de excepción no se pueden mantener indefinidamente y la propia grandeza de nuestro fabuloso imperio colonial, había de crearlos, al perderlo, heridas sangrantes de larga y difícil cicatrización que habían de dejar exhausta nuestra economía. Y con una economía débil no se puede aspirar a poseer una gran Marina Mercante; y sin una gran Marina Mercante no se pueden atacar de frente y con autoridad problemas tan arduos como los que esperan sobre la mesa de esta Conferencia; porque no se trata tanto de acertar en la exactitud jurídica de las resoluciones que se propongan y se aprueben, como de ofrecer fórmulas transaccionales cuyo éxito parece más seguro cuando las capitanean los países que poseen flotas más numerosas y dominan tráficos más extensos, en los que pueden ofrecer, frente a las elucubraciones de los juristas, las enseñanzas prácticas de la experiencia. Por eso, España ha estado físicamente ausente de las actividades del Comité Marítimo Internacional, aunque haya aceptado lo que en el Comité se ha acordado y sometido a la Conferencia Diplomática.

Pero la historia de nuestra Marina no es toda nuestra historia, sino un aspecto parcial más o menos importante de ésta, ni tampoco prospera o decae según un ritmo regular; pero sí suele acomodarse con bastante exactitud a las fluctuaciones de la vida del país, debidas unas veces al juego normal de los factores que presiden su política interior y otras a circunstancias de orden exterior favorables o adversas, pero que, en un sentido y otro, alteran el rumbo que se ha querido seguir,

dificultando la marcha o alargando la meta con un prolongado asedio de dificultades que España, al fin, ha vencido, porque ha sabido hallar el camino de la disciplina y el orden que conducen a la situación de paz que aquí vivimos y que es, a fin de cuentas, no lo dudéis un solo instante, lo que aquí os ha traído, porque la paz es el mejor clima para que florezca la amistad que aquí se os ofrecerá de corazón por todas partes y a todas horas. Qué diferencia con aquellos tiempos en que hombres universalmente reputados como eminentes y serios, jugaban con la cruel y grotesca ironía de hacer un vacío a nuestro alrededor, porque constituíamos un grave peligro para la paz !

Barcelona, Bilbao, Valencia y Tortosa ocupan un lugar destacadísimo en la historia del Derecho Marítimo; pero aquellas gloriosas actividades en las que nuestro país alcanzó justo renombre, eran pura experiencia, lección de los hechos, leyes escritas por las quillas de los barcos. Quien tiene los barcos y domina el comercio que ellos realizan, hace el Derecho. Por eso, cuando no hemos tenido barcos ni participado activamente en los tráficos, todo aquel prestigio aureolado por aquellos nombres, se ha ido haciendo borroso y confuso en la lejanía del tiempo, esperando ocasión mejor para volver por los fueros de una tradición que pugna por revivir haciéndose realidad viva y actual, porque España está haciendo Marina; porque espera tenerla en la medida que corresponde a su geografía, a su historia y a los máximos esfuerzos de su economía, que se conciertan con los impulsos que le presta el Jefe del Estado, y a través de fórmulas de protección inspiradas en el patriotismo del Gobierno para ganar el tiempo lastimosamente perdido en los años últimos de nuestra decadencia.

La Marina ha sido siempre en España el signo más visible de su progreso o de su decadencia. Causa o consecuencia, es lo cierto que nuestro poder naval ha sido rico o pobre, fuerte o débil, según lo ha sido el país, y el juicio que éste merece ahora en el mundo, debe ser el que corresponde al honor que se nos ha discernido escogiendo Madrid para sede de este importante Congreso, que ha de deliberar sobre temas tan importantes como el de la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, y sobre los efectos de la inserción de ciertas cláusulas marginales relativas al acondicionamiento de las mercancías en los conocimientos de embarque.

Madrid, pues, está de enhorabuena y debe gratitud a sus ilustres visitantes. Para corresponderles hemos procurado recibirles con los

máximos honores, y el mayor de todos cuantos podíamos ofrecerles nos lo proporciona la Presidencia de Honor del Caudillo de España, que no puso el menor reparo en aceptarla, después de manifestar una vivísima curiosidad por las materias que debían ser tratadas en la Conferencia; por las personas que habían de acudir par deliberar sobre ellas y sobre los resultados probables de la discusión internacional que nos haya de conducir a la formalización de los Convenios.

Nada se puede ni se debe vaticinar cuando la Conferencia no ha empezado aún sus sesiones de trabajo; pero así como en meteorología se ha llegado a predecir los cambios de tiempo con bastante exactitud, en los estudios preparatorios de estos Congresos se va creando una atmósfera de optimismo unas veces y de pesimismo otras, que permite anunciar sin grave riesgo de error, lo que ha de ser el resultado final de las deliberaciones, por lo que después de conocer lo que se dijo en Brighton y la posición adoptada por las Delegaciones de los países que allí acudieron el año pasado, no parece aventurado confiar en que salgan de este Congreso completamente ultimados alguno o algunos de los proyectos que han de discutirse, y con solo ésto, si se logra, habremos rescatado una posición que no debíamos perder nunca, saliendo a la luz de las nobles tareas que se debaten en el mundo de la navegación internacional, en vez de permanecer arrinconados como lo hemos venido estando durante tantos años, dando un ejemplo de sacrificio y de paciencia que ha sido quizá lo más difícil de entender para los que mejor conocen nuestra historia.

La limitación de responsabilidad de los propietarios de buques es un pleito viejo y trascendental sobre el cual no ha parecido nunca que exista posibilidad de acuerdo. La disparidad de criterios en el fondo es irreductible y, además, perfectamente explicable, no obstante lo cual, habrá convenio. Y debe haberlo, porque lo peor que puede suceder es que no lo haya. Un poco de injusticia siempre es mucho mejor que el caos, y cuando se trata de un poco de injusticia consentida, al fenómeno se le suele llamar transacción, fórmula mágica para la resolución de los problemas más graves.

Lo que pasa es que las transacciones tienen su momento, que esta vez puede coincidir con el clima acogedor y amable de Madrid. Y cuando un tema está agotado en términos tales que se hace imposible aportar argumentos nuevos, porque tampoco se hayan alterado las



circunstancias, ni aparecido hechos distintos de los que hasta el presente han venido dominando la discusión, se impone que ésta ceda el paso a la eficacia resolutive de los acuerdos que vienen a ser como el coronamiento de la obra a la cual se da fin con la satisfacción del deber cumplido y con un poco de razonable orgullo por el éxito alcanzado por cuantos con buena voluntad y buena fé han contribuido a él.

Yo le auguro un pleno y resonante éxito al Congreso de Madrid. Van a intervenir en él los más grandes y prestigiosos juristas del mundo, especializados en el Derecho Marítimo, y presidirá la Asamblea, con la eficacia y maestría con que sabe hacerlo y con la autoridad que deriva de su persona y del elevadísimo cargo que desempeña al frente del Ministerio de Justicia de su país, Su Excelencia Mr. Lilar, que goza en España de grandes y merecidas simpatías, porque él, a su vez, ha demostrado sentir las por nuestra patria, que sabe ser agradecida.

Ahora bien, no caigamos en el error de creer que éste sea un Congreso de juristas y que se deba sólo a su sabiduría, que es mucha, el éxito que aquí tratamos de obtener. Precisamente los está obteniendo el Comité Marítimo Internacional, porque ningún interés del comercio marítimo se halla ausente de él; y tomar acuerdos sin la explícita y previa conformidad de los intereses, sería como escribir en la arena, y esos intereses intervienen todos en pie de igualdad con los grandes juristas, facilitando a éstos el conocimiento de los hechos. Ejercen en cierto modo una función de ordenamiento. Dan paso a lo que puede pasar; vetan o detienen lo que puede perturbar u obstruir; rechazan heroicamente con las armas de la razón, cualquier notoria injusticia que pueda perjudicar el derecho de terceros. Louis Franck supo bien lo que hacía; es bien sensible que no haya vivido lo bastante para contemplar en todo su actual esplendor el resultado de su obra.

Navieros, comerciantes, consignatarios, aseguradores, banqueros, todos cuantos tienen intereses en el transporte marítimo, tienen su puesto en las asociaciones nacionales y, a través de éstas, se hallan representados en el Comité Central. Ningún problema se resuelve sin que todos puedan opinar sobre él; primero, en cada una de las Asociaciones nacionales, después, en el Comité. Los intereses defienden libremente sus puntos de vista, lo que a ellos conviene y creen que debe ser. Los especialistas y maestros del Derecho articulan las normas y de la aprobación de todos surgen los Convenios con aspiración de leyes. Todo

gira alrededor del riesgo y la responsabilidad que atañe al naviero por razón del transporte. El naviero pretende liberarse de ella o limitarla; a tal efecto inserta toda una compleja teoría de cláusulas de exoneración de responsabilidad en los conocimientos que, si en su conjunto puede ser considerada como una práctica inmoral y abusiva, descansa en muchos casos en fundamentos sólidos para prevenir actos de mala fé que propenden a conocidos intentos de fraude y de expoliación que habría de soportar el naviero, y éste tiene el derecho y el deber de defenderse como lo tiene el cargador y el consignatario que entregan y reciben la mercancía, como lo tiene el asegurador marítimo, llamado cada día a desempeñar un papel más destacado en los problemas del transporte que no pueden tener solución definitiva, como no se cuente con el Seguro. Es fácil la profecía de que el seguro marítimo acabará declarándose obligatorio. Ni siquiera será necesario que oficialmente se imponga. Vendrá impuesta esa obligatoriedad por la fuerza misma de los hechos y de las circunstancias que nos han llevado a cifras fabulosas. Ninguna responsabilidad es efectiva sin que él la cubra. Resultaría ingenuo y pueril hablar de una responsabilidad no respaldada por la indiscutible solvencia del deudor que le da la póliza de seguro.

Y cada día será más útil y más eficaz la intervención de la Banca. El problema de las cláusulas marginales insertas en los conocimientos y de las cartas de garantía, es un problema esencialmente bancario, para asegurar el ritmo de las exportaciones. De ello se ha de ocupar también este Congreso.

Yo siento una gran emoción en esta sesión inaugural. Lo había presentido, y por eso no quise confiar a la memoria o a la improvisación, las palabras que me correspondería decir en este caso. No tengo méritos que acrediten el puesto que aquí ocupo, ni en la ciencia del Derecho, ni en las actividades del transporte marítimo, ni en los negocios de seguros; quizá se ha tenido en cuenta que he participado, siquiera sea modestamente, en todo lo relacionado con la Marina Mercante, a la que he consagrado muchos y los mejores años de mi vida, que confiere, por lo avanzado de la edad, prestigios y respetos que probablemente no hubieran podido ser ganados de otro modo. Con ellos y con los colegas que me han acompañado, aunque fuera más exacto decir que me han guiado en los trabajos de organización, se ha obtenido el apoyo moral de nuestro Gobierno, en términos realmente alentadores, como bien se demuestra con las personalidades que dan el

máximo realce a la sala; si bien debo limitarme por razones de brevedad, a reiterar públicamente nuestra rendida gratitud al Excmo. Sr. Ministro de Justicia, porque en todo momento, a lo largo de los años que lleva rigiendo dignamente tan honroso puesto, ha confirmado de modo expreso y entrañable la adhesión y el afecto que como fundador de la Asociación demostró en términos de verdadera amistad.

Debo también expresar inextinguible gratitud a cuantas entidades han prestado con notable espontaneidad apoyos materiales verdaderamente espléndidos, y entre ellas a las Cámaras de Comercio, Sindicatos y Compañías de Navieros y Seguros, juntamente con algunos Ayuntamientos y Diputaciones, además del Ayuntamiento y la Diputación de Madrid, que han procedido en este punto con la largueza y el señorío de sus ilustres regidores, el Conde de Mayalde y el Marqués de la Valdavia.

Y aquí estamos frente a la primera Conferencia Internacional de Derecho Marítimo, que se celebra en España, cuya capital os acoge con la más fervorosa simpatía. Hubiera querido dedicar unas palabras, no sólo a cada país de los inscritos, sino también a cada uno de los grandes maestros cargados de prestigio y de sabiduría que tantas cosas pueden enseñarnos; pero he desistido ante el temor de incurrir en alguna lamentable omisión, o, lo que sería peor aún, en alguna involuntaria injusticia al tratar de discernir subjetivamente, como forzosamente habría de ser, los méritos y la categoría de los demás. A los efectos de nuestra admiración, de nuestra simpatía y de nuestro respeto, a todos os consideramos iguales y a todos por igual pretendemos hacerles grata su estancia en este país, que es milenario en la práctica de esas dos grandes virtudes que se llaman lealtad y cortesía. Con la lealtad y cortesía que España profesa a amigos tan dilectos como vosotros. Sed bienvenidos a nuestro país.

El Excmo. Sr. Ministro de Justicia Español, D. Antonio de Iturmendi Bañales.

Excmo. Sr. Presidente de la Conferencia de Madrid del Comité Marítimo Internacional.

Excmos. e Ilmos. Señores.

Señoras y Señores :

En virtud de la amable invitación que me fué hecha por la Comisión organizadora de esta Conferencia, me cabe hoy el honor y la

satisfacción de hallarme reunido entre vosotros y brindaros la cordial acogida y la hospitalidad que merecéis y que corresponde a la proverbial hidalguía española; expresaros también nuestra bienvenida y nuestro saludo y de ofrecer, finalmente, la seguridad de nuestra colaboración para el estudio de las importantes cuestiones que figuran en el temario de esta Conferencia; y para después, la certeza de que vuestras conclusiones y vuestros proyectos, encaminados a buscar y plasmar las respectivas soluciones por medio de sendos Convenios internacionales, serán estudiados por el Gobierno Español con la máxima atención y el mejor deseo.

La Asociación Española de Derecho Marítimo, y a ella he de referirme primeramente, desde la fecha relativamente próxima de su creación, ha fomentado en nuestra Patria el estudio sobre temas de Derecho Marítimo; ha impulsado la aproximación de nuestros juristas especializados y de los comerciantes del mar al movimiento internacional y, sobre todo, ha acentuado nuestra vinculación a esta tarea interesantísima de la unificación internacional del Derecho Marítimo.

Fué fundada hace apenas un lustro, o algo más de un lustro, por uno de los empresarios marítimos más ilustres y de mayor vocación, D. Ernesto Anastasio, Presidente de la Asociación, con la asistencia verdaderamente inteligente y competente del Sr. Benito Serres y otros distinguidos juristas, y contando desde el primer momento con la colaboración de personalidades representativas de la industria marítima y del comercio del mar. Y en este corto período de tiempo, además de lo que he indicado, ha conseguido también su reconocimiento en el orden internacional y que se solicite el que esta Conferencia se celebre aquí en Madrid, siendo acogida la propuesta con una amabilidad que merece nuestra honda gratitud, por el Sr. Presidente del Comité Marítimo Internacional, Mr. Lilar, Ministro de Justicia belga, e hispanista relevante; y fué aceptada esta propuesta por unanimidad y entre muestras de viva simpatía hacia nuestra Patria, que yo también hondamente agradezco, en la Reunión que tuvisteis en Brighton el pasado año 1.954. El hecho, por consiguiente, de que estemos aquí reunidos, atestigua el éxito de la Asociación Española de Derecho Marítimo en su corta, pero eficiente vida, que yo me congratulo de poner de manifiesto para estímulo de los que trabajáis en su seno.

Permitidme también que felicite a los miembros del Comité Marítimo Internacional por la obra ingente que habéis llevado a cabo desde

vuestra fundación y sobre todo por vuestra contribución al logro de unificar las normas del Derecho Marítimo, empresa que, gracias a vosotros, está hoy en camino de realización y que en parte se ha logrado merced también a vuestros trabajos.

Hasta entonces, sólo la introducción y el esfuerzo representados por las Reglas de York y de Amberes, tuvieron consecuencias efectivas. Mejor que yo, sabéis que posteriormente en los Congresos de Amberes y de Bruselas no se lograron los resultados apetecidos. Otros llamamientos también fueron desoidos y en medio, por decirlo así, de un ambiente de decepción general, de escepticismo, hubo hombres que tuvieron fé y que se lanzaron a la dura, aunque necesaria tarea, de unir a los interesados en los negocios del mar por encima de particularismos y de las fronteras para procurar unificar en lo posible y procedente la diversidad y la variedad de las disposiciones que regían el comercio y la economía de los mares.

Razones, por consiguiente, de gratitud y de justicia me mueven a pronunciar estas palabras de sincero homenaje a aquellos hombres que iniciaron la marcha y que continúan hoy caminando hacia ese gran objetivo de la unificación internacional del Derecho Marítimo, contribuyendo con sus trabajos, con sus publicaciones y con sus Conferencias y también con la creación de Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo y con la incorporación y la coordinación de éstas en su seno, a solucionar los problemas que plantean la industria y el comercio marítimos. Y todo ésto, señores, como lo recordaba el Sr. Anastasio, con un sentido práctico que atrae nuestra atención y nuestra simpatía, porque en estas reuniones, todos habláis libremente y exponéis lo que a vuestro juicio deseáis y necesitáis, procurando la unificación, la convergencia de criterios y la solución a vuestros problemas, de un modo convencional, que al haber sido previa y voluntariamente aceptados por vosotros, preparáis el camino y hacéis más fácil la aprobación de la norma con rango internacional.

La lista y los temarios de las veintidós conferencias celebradas por el Comité Marítimo Internacional con anterioridad a la que hoy inauguramos, han proporcionado materias y puntos de vista coincidentes a los más importantes Convenios Internacionales de Derecho Marítimo; y ésto constituye, al estar suscritos hoy por España, una prueba elocuente e irrefutable de la gran obra que realizáis en pro de la seguridad jurídica internacional. A España le corresponde un puesto preeminente

en toda tarea que se relacione con el mar. En la historia del mar, con independencia y además de lo naval-militar, los españoles hemos tenido una actuación destacada tanto en lo que afecta al comercio de intercambio con los puertos atlánticos de Europa y de la extensa red mediterránea, como en la gesta heroica que alumbró los nuevos caminos marítimos descubridores de nuevas, mejor dicho, de viejas, pero desconocidas tierras, a las que había precisión de llevar la luz de la Fé y de la Civilización y a cuyos hombres era preciso hacer partícipes de la universalidad cristiana. La historia o la intervención de España viva y activa en la vida del mar, no se ha limitado, por consiguiente, a lo esforzado y heroico, sino que ha comprendido, por decirlo así, todo el amplio sector de las ciencias y de las artes marítimas, en sus astilleros, en sus estudios matemáticos, en su saber de astronomía, en tradición cartográfica, en sus hermandades marítimas y en sus Casas de contratación y Universidades de Mareantes. Y en cuanto al Derecho, a este Derecho Marítimo que por haberse formado por el intercambio de usos y costumbres transmitidos de puerto en puerto y de país en país, nadie por consiguiente puede invocar una paternidad única y exclusiva, permitidme que cite el Fuero de San Sebastián del año 1.150, como el texto jurídico, marítimo y mercantil más antiguo de los conocidos por la Corona de Castilla. Nuestras Ordenanzas Imperiales, las Reglas de Derecho Marítimo que contenían las Leyes de Indias, las famosas Reglas también del Consulado del Mar, formadas en Barcelona, por las leyes más comunmente conocidas entonces reguladoras del comercio marítimo y las Ordenanzas de Bilbao, aprobadas y confirmadas en el año 1.737, pero que tuvieron un ascendiente y un origen, una raíz mucho más remota, puesto que ya regían con anterioridad como procedentes de Burgos y aprobadas, como digo, anteriormente por la Reina Isabel la Católica. Estas Ordenanzas de Bilbao han constituido, o constituyeron en su tiempo hasta la publicación del Código de Comercio de 1.830, las normas de más común aplicación en nuestro Reino en cuanto a legislación mercantil y este Código de Comercio de 1.830, que me permito también aludir y citar en este acto, en cuanto constituye uno de los exponentes legislativos de la codificación mercantil en el tiempo, como muestra de la aportación y del espíritu creador de España en el orden del Derecho y que mereció de muchos tratadistas extranjeros, concretamente de Pardesi el elogio de ser considerado como el mejor de los de su época. Por ello y por cuanto que

la historia del mar ha sido escrita por diversos países, por España y otros de gran potencia marinera, nos reunimos aquí hombres de las más varias nacionalidades, como corresponde también a la universalidad del mar, para discutir y aprobar aquellas normas que han de regir la conducta de nosotros, de los hombres en los negocios marítimos. El mar es físicamente uno y parece que a esta unidad física debiera también corresponder una unidad jurídica. El comercio marítimo es cosmopolita y no se conocen para él fronteras. El mar es un camino abierto a la navegación de buques de todas las banderas. Si a ésto añadimos que sin la uniformidad sustancial del Derecho Marítimo se dificulta grandemente la vida económica mercantil, social y jurídica de los pueblos, que se producen conflictos legislativos, fácilmente concluiremos en la necesidad de la tarea que hoy se emprende. Y éste es el motivo fundamental de la Conferencia que hoy inauguramos.

Habéis incluido en vuestro Programa temas de absoluta actualidad. Algunos de ellos, tratan de modificar, mejorándolas, situaciones jurídicas ya establecidas, como el Proyecto que tiende a revisar el Convenio Internacional sobre la responsabilidad de propietarios de buques o el que trata también de obtener una modificación, mejorando como es consiguiente los Estatutos del Comité Marítimo Internacional. Otros proyectos, tratan de regular situaciones jurídicas desamparadas por la Ley o de llenar lagunas existentes. Tal es el proyecto o anteproyecto de Convenio Internacional sobre responsabilidad de los porteadores marítimos sobre pasajeros; el de las cláusulas marginales de los conocimientos y cartas de garantía y, finalmente, el que afecta a los pasajeros clandestinos.

Sobre estos temas estoy informado de que hubo un cambio de ideas sumamente interesante en el previo examen que hicisteis en vuestra Reunión de Brighton del pasado año. Yo deseo que de esta Conferencia, reunidos bajo el símbolo de la paz y de la concordia en que vive España, se obtenga la coincidencia de pareceres necesaria para sacar adelante todos los proyectos, todos los temas que constituyen el programa de la misma.

Cúmpleme también anticiparos que al final de esta Conferencia he de inaugurarla o de declarar abierto este acto en nombre de Su Excelencia el Jefe del Estado, Generalísimo Franco, tan vinculado a las cosas del mar por su origen y por su amorosa solicitud hacia todos los problemas que el mar entraña, además de que es patrocinador de

todas las iniciativas que tiendan a mejorar las relaciones entre los pueblos y a lograr la paz universal. Y por último, señores y amigos, permitidme que formule mis votos más fervientes por el éxito de la conferencia, por el feliz resultado del empeño que perseguimos, con la buena voluntad con que solemos actuar los hombres de bien. Nada más. (*Grandes aplausos*).

**M. Albert Lilar.** — El primer deber del Comité Marítimo Internacional es expresar al Jefe del Estado Español y al Gobierno Español el agradecimiento del Comité Marítimo Internacional por la bienvenida que nos ha dado aquí en Madrid y por el excepcional interés que han demostrado las Autoridades españolas.

Señor Ministro de Justicia, complo, este deber con sumo placer y le ruego sea fiel intérprete para el Jefe del Estado de nuestro agradecimiento por haber aceptado la Presidencia de Honor. Igualmente, quiero expresarle mi agradecimiento con motivo de la presencia de Vuestra Excelencia en este acto, que demuestra su interés particular y su simpatía. Es bien cierto que, V.E. y el Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, han insistido en la importancia de esta Conferencia, en vista de las materias que son objeto de nuestra deliberación, habiendo sido escogido Madrid como lugar de reunión. Se aceptó la invitación de la Asociación Española, únanimemente, expresando así nuestra simpatía por la nación española y la aportación de sus compatriotas a los trabajos encaminados a la unificación del Derecho Marítimo (*Grandes aplausos*).

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

M. le Président Anastasio a rappelé dans son magnifique discours tout le sens de notre œuvre et il a souligné ce que représentait dans le domaine de l'unification plus de 50 années de travail du Comité Maritime International.

Je crois pouvoir, à mon tour, dire que les résultats obtenus sont dus à la constance et à la valeur de nos méthodes, à la vivante contribution de nos associations et à la circonstance que le Comité Maritime International a toujours cherché à grouper toutes les nations et tous ceux qui s'intéressaient à la cause de l'unification du droit maritime, quelles que soient leurs conceptions dans d'autres domaines.



L'Association Espagnole de Droit Maritime a, M. le Président, le privilège de la jeunesse, elle a été accueillie au sein de notre Comité avec affection. Oserais-je dire que nous attendions sa naissance avec patience et espoir, car les archives du Comité Maritime International révèlent que sa naissance était annoncée dès 1905. Mon éminent prédécesseur, M. Louis Franck, fit à la Conférence de Liverpool de juin 1905, l'annonce que l'Association Espagnole de Droit Maritime était en formation, à la séance administrative qu'il présidait, et l'Assemblée nomma cette même année M. Victor Concas, Ministre de la Marine Espagnole, Membre titulaire du Comité Maritime International. En 1907, l'Espagne fut représentée à Venise par M. Velez y Corralès et celui-ci intervint dans les questions relatives à la responsabilité des propriétaires de navires et dans la discussion des conflits de loi en matière de fret.

A Copenhague en 1913, l'Espagne est représentée par un délégué officiel de son Gouvernement, S.E.M. Francisco Gutiérrez Deagüera y Beys. Il est nommé vice-Président de la Conférence. A Gênes en 1925, c'est M. Corenzo Benito, Professeur à l'Université de Madrid qui représente l'Espagne; il est également élu vice-Président de la Conférence. Lorsqu'en 1950 nous eûmes le plaisir d'accueillir à la Conférence de Naples M. Pelegrin Benito Serres, nous l'avons élu vice-Président et la Conférence l'a élu membre titulaire et membre du Bureau Permanent du Comité. Depuis lors, 5 années se sont passées, nous savons aujourd'hui à quel point notre décision a été heureuse et quelle amicale et efficace collaboration nous pouvions espérer de l'Association Espagnole de Droit Maritime.

Celle-ci par la création de sa « Revista de Derecho Marítimo » à laquelle collaborent plusieurs membres du Comité, a manifesté sa vitalité, et son président, M. Ernesto Anastasio, voudra bien accepter notre décision de siéger à Madrid, comme un hommage au travail de la jeune association qu'il préside avec tant d'autorité.

Le travail du Comité a, depuis la 22<sup>e</sup> conférence tenue à Naples, reçu une fois de plus sa consécration. La conférence diplomatique qui s'est tenue à Bruxelles le 10 mai 1952 et où de nombreux membres du Comité Maritime International représentaient leur gouvernement, a abouti à la signature de trois importantes conventions : celle relative à la compétence civile en matière d'abordage, celle concernant la com-

pétence pénale en matière d'abordage et celle concernant la saisie conservatoire des navires. Ces conventions sont dans de nombreux pays soumises soit à l'adhésion des gouvernements, soit à la ratification des parlements.

Notre expérience des conventions maritimes, vous le savez tous, a parfois été malheureuse lorsqu'il s'est agi d'obtenir les ratifications qui devaient faire du travail du Comité et de celui des Conférences Diplomatiques une réalité du droit positif international. M'est-il permis de rappeler que l'Espagne a mis un soin particulier à l'examen et à la ratification de ces conventions et que les trois conventions issues de la Conférence Diplomatique de Bruxelles du 10 mai 1952 ont été toutes trois ratifiées en Espagne, le 8 novembre 1953 (*Applaudissements*).

Notre réunion de Madrid est importante par les sujets de son ordre du jour. Sans vouloir les passer en revue aujourd'hui, je ne puis m'empêcher de souligner l'intérêt de nos délibérations sur certaines questions qui, on vous l'a déjà dit, retiennent depuis de longues années l'attention des milieux maritimes et de vous dire leur espoir de voir aboutir nos débats.

Le problème de la responsabilité des propriétaires de navires est complexe et délicat. Il met en présence deux systèmes juridiques très différents, des traditions plusieurs fois centenaires et des institutions auxquelles les nations sont attachées par une longue habitude.

Le problème est délicat, parce qu'il s'agit de faire comprendre aux opinions publiques et aux parlements appelés à les exprimer que dans un ensemble de données techniques, économiques et sociales très différentes de celles qui prévalaient jadis, la limitation de responsabilité des propriétaires de navires demeure une nécessité à condition d'être organisée avec modération et sagesse.

Le Comité Maritime International s'en préoccupe depuis plus de 50 ans. Malgré l'impérieux besoin d'uniformité internationale, malgré la bonne volonté de tous et le désir d'aboutir, toutes les tentatives dans le sens de l'unification du droit en cette matière ont échoué. Pourquoi ? Sans doute le compromis de 1924 a-t-il cherché à rapprocher des points de vue trop éloignés. Il a adopté le symbole des 8 Livres par tonne, mais en le dénaturant. Le fossé existant entre les deux systèmes demeurerait : d'une part paiement d'un forfait indépendant du sort du navire, d'autre part paiement lié à la perte ou à la survivance du

navire après le sinistre. En outre il faut bien reconnaître que la convention de 1924 s'est trouvée rapidement dépassée par les événements, la fluctuation des monnaies ayant créé une confusion telle que la convention loin de faire régner l'harmonie a donné naissance à des situations telles que le forfait par tonneau de jauge a varié dans des proportions considérables.

Nous avons cherché à adapter la Convention de 1926 aux circonstances en proposant la suppression de la clause or, mais le monde s'est détourné de cette formule laborieusement échafaudée, mais dépourvue d'attrait.

C'est à ce moment que nos amis anglais ont choisi leur heure, et j'ai l'impression qu'ils l'ont bien choisie. A Brighton, de nombreux délégués ont eu l'impression que le système britannique était le plus pratique, le plus rationnel et peut-être le plus équitable. Un point cependant heurtait le sentiment d'équité, c'était les 8 Livres dont la valeur actuelle est minime comparée aux 8 Livres d'il y a un siècle.

Nos amis anglais, non seulement les marchands mais aussi, et j'y insiste, les armateurs, ont eu conscience de cette vérité qui contenait en germe les principes destructeurs de l'institution toute entière. Ils ont pris les devants et tout en polissant les imperfections de leur loi nationale, ils ont cherché à répondre aux vœux essentiels de leurs partenaires continentaux. S'efforçant d'enrayer les tendances d'une jurisprudence récente, ils ont élaboré le projet qui est au départ de nos discussions actuelles.

Les travaux de la commission internationale réunie à Brighton ont permis de franchir un grand pas. Une majorité de délégués est venue proclamer, tout au moins à titre personnel, une adhésion de principe au nouveau système proposé. La concordance de ces opinions était impressionnante; il semblait que le besoin d'une loi internationale finissait par dominer les particularismes.

En décembre 1954 l'association britannique rédigea un premier avant-projet inspiré des travaux de Brighton. Depuis lors un remarquable effort a été accompli par toutes les associations. Il convient de les remercier publiquement pour leur travail diligent et constructif.

Sans doute ce travail comporte-t-il inévitablement une part de critique. Certaines divergences sont apparues, mais on peut affirmer, d'une part, que le principe d'une nouvelle convention a fait des progrès dans l'esprit de la plupart des associations et, d'autre part, la confrontation

des opinions au cours de nos prochaines délibérations amènera sans doute les opinions divergentes à reconsidérer leur point de vue.

Et je souligne qu'il ne faut pas perdre de vue dans cette étude l'aspect social et moral de la question à côté de son aspect juridique et économique. Notre examen nécessitera les soins les plus attentifs, les gouvernements suivent nos travaux avec un intérêt tout particulier et nous devons leur présenter un travail digne de la sollicitude générale dont il est l'objet. Ce n'est qu'à cette condition que nos efforts seront efficaces et qu'ils auront une chance d'être consacrés par les nations maritimes.

Les contributions fournies par les associations nationales de droit maritime ont rendu possible l'importante réunion de la commission internationale qui s'est tenue à Anvers le 5 mai dernier. A la suite des opinions et des critiques émises au cours de cette session un second avant-projet a été élaboré. Il constituera, comme texte, la base de vos délibérations de demain. Ce n'est pas ici le moment d'en remplacer la structure, je me borne à en souligner la tendance humanitaire qui vise à améliorer considérablement le sort des victimes et de leurs ayants droit en cas de sinistre grave et en ménageant les intérêts légitimes des armateurs qui contribuent si puissamment à la prospérité des nations maritimes et au développement du commerce international.

Notre conférence s'occupera ensuite d'un autre projet qui retient depuis longtemps l'attention du comité maritime : la responsabilité du transporteur maritime à l'égard des passagers. Le problème lui aussi est étudié depuis longtemps : à Venise en 1907, à Brême en 1909.

L'idée fut reprise par M. Norman Hill en 1919. Il proposait l'assurance obligatoire des passagers. Sa proposition fut examinée à Gothenbourg en 1923, à Gênes en 1925, à Amsterdam en 1927. Abandonnée en 1930 à Anvers, la question fut reprise à Naples en 1951, à l'initiative de la délégation italienne, elle fit ensuite l'objet des travaux d'une commission internationale sous la présidence de notre éminent collègue, M. le Professeur Offerhaus, qui tint des réunions successivement à Anvers et à Brighton.

Ce problème aussi est important, il préoccupe les milieux maritimes de nombreux pays : certains craignent la généralisation d'interprétations jurisprudentielles, d'autres voient le moment où les parlements se saisiraient de la question avant que les études préalables ne soient complètement mises au point.

Le projet de convention qui est soumis à la conférence a pour but de formuler une série de règles destinées à constituer ce que l'on pourrait appeler les Règles de La Haye pour le transport des passagers et à combler une lacune de l'unification du droit de la mer.

Nos travaux visent ensuite le problème des passagers clandestins et celui des lettres de garantie. C'est vous dire que la semaine qui s'ouvre demain nous réserve des possibilités de travail intensif. Nous commencerons au surplus par proclamer les nouvelles dispositions de nos statuts. Il y a quelques mois, à la suggestion de nos amis anglais, le Bureau Permanent du Comité où siègent les représentants des diverses associations a arrêté un nouveau texte des statuts destiné à remplacer le texte ancien. Celui-ci était à la fois souple et imprécis. Il méritait toute la sympathie que l'on doit à un vieux compagnon qui vous accompagne depuis un demi siècle. Le Bureau Permanent a estimé que sans rien changer à notre institution, il convenait de lui donner une forme plus présentable. Nous avons modernisé notre façade, nous l'avons fait à l'unanimité, je crois que nous l'avons bien fait et qu'à ce changement ne s'attache que le regret qui accompagne presque toujours l'abandon d'une vieille chose, même laide, à laquelle on s'était habitué et qui n'avait pas mal joué le rôle qu'on lui avait confié.

Je voudrais avant de terminer, et conformément à la tradition de nos assemblées générales, saluer la présence à notre assemblée du Comte Jean d'Ursel, chargé d'affaires de Belgique à Madrid et délégué spécialement par le ministre des Affaires étrangères de Belgique pour suivre nos travaux. Le Gouvernement belge poursuit dans le domaine du droit maritime le rôle auquel mes honorables prédécesseurs à cette tribune ont fait allusion, prêts à prendre au moment opportun l'initiative de soumettre aux gouvernements des pays intéressés les conventions de droit maritime lorsqu'elles seront préparées par nos travaux.

Je salue également la présence à cette assemblée de M. Roberto Sandiford qui a été spécialement délégué à nos réunions par l'Institut pour l'unification du droit privé de Rome où il siège avec tant d'autorité.

Je remercie également les pays qui ne sont pas encore membres de notre comité et je vise plus particulièrement les pays Sud-américains qui ont bien voulu déléguer des observateurs dont la présence est le prélude de la constitution d'associations de droit maritime et de leur participation ultérieure à nos réunions.

Vous vous rendez compte, Mesdames et Messieurs, de l'intérêt de notre réunion. Nous aborderons demain nos travaux avec entrain et optimisme.

La bienveillance du Chef de l'Etat espagnol, de son Gouvernement et en particulier du Ministre de la Justice, auquel j'entends réitérer toute ma sympathie personnelle, l'accueil de l'Association Espagnole de Droit Maritime, la collaboration des diverses instances officielles, commerciales et maritimes, enfin l'atmosphère enchantée de Madrid et de l'Espagne, nous permettront, j'en suis convaincu, de mener à bien les tâches que nous nous sommes assignées.

Mesdames, Messieurs, conformément à nos traditions, je dois faire à cette assemblée inaugurale quelques communications relatives aux décisions de notre Bureau Permanent.

Il m'est particulièrement agréable de pouvoir vous dire que le Bureau Permanent a admis deux nouvelles associations de droit maritime au sein de notre association : l'Association Marocaine de Droit Maritime et l'Association Israélienne de Droit Maritime. Je pense que nous serons unanimes à leur souhaiter la bienvenue et à nous réjouir de la contribution qu'ils apporteront à nos travaux.

Je suis également heureux de pouvoir vous dire que depuis notre dernière assemblée le Bureau Permanent a désigné en qualité de vice-présidents à titre personnel MM. Frédéric Sohr, Léopold Dor et, à sa dernière réunion M. Antoine Franck qui a exprimé le désir de quitter ses fonctions de secrétaire général en raison de son état de santé.

C'est la première fois que l'occasion m'est donnée de dire à l'Assemblée Générale toute la satisfaction et tout le plaisir qu'a eu le Bureau Permanent de reconnaître à ces trois personnalités du monde du droit maritime toute l'estime et toute la sympathie dont ils jouissent dans ce milieu.

A la suite de la démission de M. Antoine Franck, le Bureau Permanent a pris hier soir une autre décision. Il a désigné M. Carlo Van den Bosch jusqu'à présent secrétaire de notre Comité à la place de M. Antoine Franck en qualité de secrétaire général. Je m'en réjouis personnellement tout particulièrement, connaissant la compétence et le dévouement que M. Carlo van den Bosch apporte depuis de longues années, avec une constance et une permanence auxquelles j'entends rendre hommage, aux travaux de notre Comité. (*Applaudissements*).

Le Bureau a pris hier également des décisions concernant la nomination de nouveaux membres titulaires de notre Comité. Plusieurs propositions ont été formulées. Il m'est agréable de vous en faire part.

A la suggestion de l'association britannique ont été désignés comme membres titulaires : Sir Patrick Devlin, Sir William Mc Nair et M. Raynor.

A la suggestion de l'association italienne ont été désignés : MM. Pasanisi et Capiero, tous deux avocats italiens.

A la suggestion de l'association allemande ont été désignés : MM. le docteur Roerecke, von Stritsky et von Laun, toutes personnalités bien connues du monde maritime.

Je désire profiter de l'occasion qui m'est offerte pour dire à toutes ces personnalités toute l'estime que nous avons pour elles et tout le plaisir que nous avons à les voir prendre place parmi les membres titulaires du Comité.

Mesdames, Messieurs, les statuts de notre association nous invitent aussi à constituer le bureau de la conférence.

Je dois donc proposer à l'assemblée de désigner en qualité de vice-présidents de la conférence M. le président de l'association invitante, M. Anastasio, Sir Gonno St. Clair Pilcher ainsi que M. Léopold Dor, tous deux vice-présidents du Comité Maritime International.

Je vous suggère de désigner comme secrétaires généraux MM. Benito Serres, Cyril Miller, Carlo van den Bosch, Henry Voet, Reading, Rafael Valls Carreras.

M. Gyselynck, trésorier de notre association, prendra place au bureau. Je ne sais pas si le trésor l'encombrera, mais nous serons heureux de compter sur sa collaboration ainsi que sur celle des secrétaires si actifs et auxquels déjà au début de cette conférence nous pouvons rendre hommage car nous les voyons circuler avec une activité fébrile dès notre arrivée à Madrid. Ce sont MM. Meier, John Miller, Birch Reynardson et Leo Van Varenbergh.

Il me reste un dernier devoir, celui de rendre hommage aux membres titulaires décédés depuis notre dernière assemblée générale. Je n'en ai pas la liste par devers moi, mais je puis vous indiquer que notre association belge a perdu un de ses membres les plus distingués : M. Augustin Ficq, directeur de la Compagnie Maritime Belge, récemment décédé; l'association française a perdu M. Gervais dont la personnalité bien connue ne doit pas être indiquée à cette assemblée et

l'association danoise a perdu MM. Sindballe et Rudolf Nielsson. Nous serons tous unanimes à nous recueillir un moment en pensant à ces membres qui ont rendu d'aussi éminents services à notre Comité. J'ai peut-être omis d'indiquer d'autres personnalités qui sont décédées au cours de cette période. Ne m'en attribuez pas de grief, mais dites-vous que les représentants de ces associations n'ont pas signalés leur décès auprès du Comité.

Il ne me reste, Excellence, Monsieur le Président, qu'à vous dire une dernière fois notre reconnaissance, qui vous est déjà acquise et que nous essaierons de répondre aux vœux si chaleureux que vous avez bien voulu nous exprimer. (*Applaudissements*).

El Excmo. Sr. Ministro de Justicia de España. — En nombre de S.E. el Jefe del Estado queda inaugurada la Conferencia de Derecho Marítimo Internacional. Ha terminado el acto.



**STATUTS**

*Lundi 19 septembre 1955.*

---

**Le Président** rappelle que le texte soumis à l'assemblée a été approuvé à l'unanimité par le Bureau Permanente réuni à Brighton au mois de septembre 1954. Il donne ensuite la parole à M. Boeg.

**M. Boeg** (Danemark) fait les remarques suivantes au sujet du texte soumis à l'assemblée :

1° Suivant les nouveaux statuts le but du Comité Maritime International est l'unification des droits maritime et commercial. Ce texte ne donna pas satisfaction étant donné que le Comité Maritime Internationale ne s'occupe que de droit maritime.

2° Il faut « laisser aux bons soins des diverses associations » la remise des rapports annuels au sujet de leurs activités.

3° Il aurait fallu mentionner les vice-présidents à l'article quatre.

4° Les mandats des membres du Bureau Permanent ne devraient pas être accordés à titre personnel; chaque association devrait pouvoir envoyer un délégué aux réunions.

Monsieur Boeg termine son exposé en précisant qu'il ne désire pas déposer d'amendements.

L'assemblée approuve les statuts à l'unanimité des associations présentes.

---

LIMITATION  
DE LA  
RESPONSABILITÉ  
DES  
PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

*Lundi 19 septembre 1955.*

---

SEANCE DU MATIN

---

### DISCUSSION GENERALE

**Le Président** ouvre la séance à 11 h. et introduit la discussion sur le Projet de Convention sur la Limitation.

**M. Cyril Miller** (Grande-Bretagne) (traduction). — « Je désire » préciser que la Convention qui est devant nous n'exprime pas en tous » points l'opinion de mon association. En préparant le projet de con- » vention, l'Association Britannique de Droit Maritime s'est efforcée — » et j'espère qu'elle y a réussi — à incorporer, dans la mesure des pos- » sibilités, les opinions émises à et depuis Brighton dans des commen- » taires rédigés par les autres associations nationales. Nous avons cru » comprendre en effet, que telle était la tâche nous confiée par le » Comité Maritime à Brighton.

» Il résulte de l'examen des commentaires des associations natio- » nales qu'il y a apparemment 3 points sur lesquels un accord n'a » pu être obtenu.

» Le premier point concerne l'article 1<sup>o</sup>, qui traite des événements » pour lesquels le propriétaire de navires pourra invoquer la limitation » de sa responsabilité. Certaines associations, qui ont étudié le projet de » convention préparé par mon association, ont défendu le point de » vue suivant lequel l'article 1 a-b est trop libéral, qu'il accorde de » trop larges possibilités de limitation au propriétaire du navire. Mon » association a évidemment soigneusement tenu compte de ces opinions » et nous avons l'impression que l'article 1 a-b, qui définit l'étendue » du droit de limitation du propriétaire du navire, pourrait être trop

» large et qu'au cours des discussions nous devons proposer certains  
» amendements, qui retrécissent dans une certaine mesure le droit de  
» limitation. Il est hautement souhaitable, lorsque nous présentons  
» la présente convention et que nous nous efforçons de la faire accepter  
» par les parties présentes à cette conférence, que nous évitions que  
» quelqu'un nous dise que le propriétaire du navire demande trop. Il  
» faut se rendre compte que c'est la raison pour laquelle nous acceptons  
» les commentaires faits par un certain nombre de délégations nationales  
» et tout spécialement — je pense — ceux des associations scandinaves,  
» commentaires qui font valoir que les propriétaires de navires deman-  
» dent trop dans l'article 1er. Voilà le premier point.

» Le second point, qui, à mon avis, donnera lieu à des difficultés  
» et qui porte également sur l'article 1er, concerne ce que nous appe-  
» lons en Angleterre « actual fault or privity ». Aucune législation de  
» par le monde ne permettra aux propriétaires de navires de limiter  
» leur responsabilité dans les cas où ils ont commis une faute et où  
» cette faute était la cause effective des pertes. Je crois que nous devons  
» accepter ce point comme un axiome. Il faut toutefois se demander  
» quel degré de faute pourra priver les propriétaires de navires, des  
» droits de limiter leur responsabilité. En Angleterre nous savons  
» — nous croyons savoir tout au moins — ce que c'est que la « fault  
» or privity ». Certains de nos amis du Continent estiment que notre  
» expression est trop large; ils préfèrent que le propriétaire soit unique-  
» ment privé du droit de limitation s'il a été coupable de ce qu'ils  
» appellent — je pense — culpa lata ou faute lourde. Une des diffi-  
» cultés qui se présentent dans ce cas est évidemment que dans notre  
» loi on ne fait pas les mêmes distinctions entre les degrés de fautes  
» que celles faites — je pense — dans les nations continentales. C'est  
» une question difficile, mais je ne crois pas qu'elle soit insurmontable.

» La troisième source de difficultés concerne la question du tonnage  
» minimum. Le projet de convention qui est soumis à la conférence plé-  
» nière fixe le tonnage minimum à 500 tonnes. Il est incontestable  
» qu'aucun parlement ne va incorporer dans ses lois nationales une  
» Convention de ce genre à moins qu'elle ne contienne un tonnage  
» minimum; en effet, les petits navires sont susceptibles de causer des  
» pertes importantes de vies humaines et de grands dommages maté-  
» riels. La question que nous envisageons à réellement un caractère

» politique; quel est le chiffre que nous devrions insérer dans la Con-  
» vention pour que celle-ci soit acceptable par nos législateurs respec-  
» tifs ? Nous estimons que 500 tonnes constituent la limite la plus  
» basse que nous puissions espérer voir accepter par les Parlements.  
» Un certain nombre d'associations nationales ont fait valoir que ce  
» chiffre est trop élevé. C'est encore une question que nous aurons  
» à discuter. A titre de conclusion, je voudrais préciser que je n'ai pas  
» soulevé un nombre de questions de moindre importance. J'espère  
» n'offenser personne en les appelant questions de moindre importance.  
» Je me suis efforcé uniquement de passer en revue les points que je  
» considère être les points de discussions les plus importants pour cette  
» Conférence Plénière. Il résulte clairement de l'examen des commen-  
» taires des associations nationales que nous sommes très près d'un  
» accord sur un sujet sur lequel nous avons discuté sans succès depuis  
» 50 ans. Les différences dans la loi sur la limitation de la responsabilité  
» constituent un grand ennui commercial dont ceux parmi nous qui  
» sont des assureurs connaissent les répercussions financières. Il serait  
» vraiment regrettable que cette Conférence Plénière n'aboutisse pas à  
» un accord et que nous ne puissions pas soumettre à la Conférence  
» diplomatique de Bruxelles un projet unanimement approuvé. Mes-  
» sieurs, nous devons réussir en cette matière.

» Je devrais peut-être ajouter que l'Association Britannique de  
» Droit Maritime — et je suis sûr que cela s'applique aux autres asso-  
» ciations nationales — se rend compte des difficultés éprouvées en  
» cette matière par nos amis américains. Je suis sûr que, pendant ces  
» discussions, nos amis américains nous aideront très utilement à faire  
» de ces projets quelque chose de raisonnable et de clair. Nous con-  
» naissons toutefois les difficultés qu'ils éprouvent à soumettre pareille  
» Convention à leur propre Congrès; nous éprouvons beaucoup de sym-  
» pathie à leur égard et nous comprenons leur attitude. Mais, même  
» si nos amis américains ne voient pas la possibilité d'arriver à un  
» accord avec nous, nous serions déjà très heureux si nous obtenions  
» une uniformité de la limitation de la responsabilité parmi les nations  
» européennes. »

**M. Algot Bagge** (traduction): « Je crois que je suis à peu près le  
» seul qui ait assisté aux Conférences de Bruxelles de 1922 et 1923 en  
» qualité de délégué gouvernemental et il pourrait vous intéresser de sa-

» voir ce qui s'est passé à ce moment-là. La Conférence était saisie des  
» mêmes questions que celles qui vous sont posées aujourd'hui. Les pays  
» nordiques avaient à cette époque une limitation dont ils étaient satis-  
» faits; cette limitation était basée sur la valeur du navire. Nous avons  
» déclaré à ce moment que, s'il y avait de l'espoir d'obtenir de l'unifor-  
» mité, nous serions bien disposés à abandonner nos lois. Nous avons tou-  
» jours défendu le point de vue qui consiste à ne pas trop s'accrocher  
» à sa législation nationale si l'on désire obtenir une uniformité, car  
» aucune uniformité ne peut être obtenue si l'on ne fait pas de conces-  
» sions. A la Conférence de Bruxelles, nous avons fait deux concessions  
» au monde Anglo-Saxon dont le but était de satisfaire notre désir  
» d'uniformité en matière de limitation. Nous avons accepté le com-  
» promis qui consiste à calculer une limite sur base du tonnage et nous  
» avons espéré que les délégués anglais seraient capables d'amener leurs  
» autorités à ratifier cette Convention : c'est dans cet espoir que les  
» pays nordiques et d'autres pays ont ratifié la Convention — peut-être  
» prématurément — avant la ratification par les Anglais. A présent  
» 30 années se sont écoulées et les Anglais n'ont toujours pas ratifié.  
» Ils proposent à présent un projet tout à fait nouveau, qui devra  
» servir de base à une nouvelle Convention. Pour ma part, en ma  
» qualité de porte-parole de l'Association Suédoise, je suis naturelle-  
» ment enclin à conserver la Convention, non parce que les compromis  
» et les concessions faites aux délégués anglais nous paraissent justifiés,  
» mais parce que la Convention a été appliquée pendant de longues  
» années dans 12 pays. En outre, elle constitue une base naturelle  
» de travail et il est préférable de ne pas faire complètement un nou-  
» veau départ.

» C'est la raison pour laquelle la délégation suédoise est d'avis que  
» la solution la plus pratique consiste à examiner cette question, non  
» sur base d'un projet entièrement nouveau présenté par le Comité  
» Maritime International, mais sur base de l'ancienne Convention.  
» Cette procédure s'impose, étant donné que 12 pays ont ratifié cette  
» Convention. Ces pays devront donc amener quelques modifications  
» à cette Convention; ils n'accepteront pas un nouveau départ. Je pense  
» d'ailleurs que ce nouveau départ diffère de la Convention sur un  
» point fondamental. En effet, nous serons amenés à abandonner com-  
» plètement la valeur du navire et à accepter une limite basée exclusi-  
» vement sur le tonnage.

» De toutes façons, il serait plus facile d'amener ces douze Etats  
» à ratifier quelque chose de neuf si vous partez de la convention qu'ils  
» ont ratifiée et si vous y apportez des modifications sur lesquelles  
» vous réalisez un accord ici, modifications qui remplacent la valeur  
» du navire par le tonnage et qui concernent peut-être des règles spé-  
» ciales pour les petits navires et quelques autres points. N'essayez  
» toutefois pas de faire accepter par ces 12 Etats quelque chose de  
» complètement neuf, qui a pour nous, Continentaux, la difficulté addi-  
» tionnelle d'être rédigé à la manière anglaise, qui en rend l'introduc-  
» tion dans notre législation très difficile.

» La question de la rédaction, lorsqu'il s'agit de Convention Inter-  
» nationale, est très importante en réalité. Nous avons eu quelques  
» difficultés dans les divers Etats à introduire les Règles de la Haye par  
» suite du fait qu'elles étaient rédigées à la manière anglaise, et je pense  
» que ces difficultés seront encore plus grandes si nous acceptons ici  
» le projet fait par l'association britannique. A la Conférence de  
» Bruxelles, nous avons fait une série de concessions, non seulement  
» en ce qui concerne le tonnage mais également dans d'autres matières,  
» concessions qui que nous n'avons pas aimées mais que nous avons  
» faites pour la cause de l'uniformité. Ces compromis restent; ils ont  
» été incorporés dans la convention. Il n'est plus nécessaire de re-  
» prendre des discussions à ce sujet.

» A Bruxelles, nous avons réalisé un accord avec les Anglais et  
» à présent nous sommes disposés à abandonner le principe de la valeur  
» du navire. Je pense que de cette façon nous avons peu de chances  
» d'arriver à un accord si nous continuons sur base du projet anglais.  
» Je voudrais ajouter que si vous décidez quand même de baser le  
» travail sur le projet anglais, vous devez nommer dès à présent un  
» Comité de Rédaction, étant donné que je suis sûr que si vous allez  
» examiner point par point le projet anglais, il y aura beaucoup de  
» choses qui nécessiteront des explications pour les Continentaux. Ceci  
» pourrait être mieux fait dans pareil Comité de Rédaction que dans  
» les discussions à la Conférence Plénière. »

**M. Charles S. Haight** (Etats-Unis d'Amérique) (traduction) :

« Notre association a adopté une résolution qui autorise notre délégation  
» à participer aux discussions et nous sommes très heureux de pouvoir  
» participer à la rédaction d'une convention internationale.



» Le problème que nous étudions doit être examiné dans le cadre  
» de notre législation nationale qui contient certaines dispositions d'in-  
» térêt vital que nous ne pourrions pas changer. Si j'attire l'attention  
» sur ce fait, c'est que toute attitude favorable de notre association  
» dans la matière de limitation implique pour nous une obligation rai-  
» sonnable de recommander à notre Congrès de changer notre loi na-  
» tionale.

» En outre, la différence fondamentale entre notre législation natio-  
» nale et le projet britannique, entraînera un accroissement substantiel  
» du montant du fonds de limitation — au moins le double ou plus —;  
» ceci implique l'acceptation volontaire par les propriétaires de navires  
» d'une charge considérable à une époque où beaucoup parmi eux ne  
» survivent que grâce à des subsides. Vous savez que nos frais d'explo-  
» tation, d'entretien et de construction sont plus élevés et que la con-  
» currence de nos amis ici présents accroît sans cesse. Notre association  
» en est arrivée à la conclusion qu'il ne serait pas souhaitable pour  
» nous de recommander une augmentation volontaire des charges des  
» propriétaires de navires. D'ailleurs, si nous le faisons nous pensons  
» sincèrement que le Congrès ne l'accepterait pas.

» Voici un autre point que je pourrais mentionner car il touche  
» au fond du problème : notre législation nationale interdit toute limi-  
» tation en ce qui concerne les réclamations des passagers. Et vous  
» connaissez le montant de ces indemnités et l'évaluation de la vie hu-  
» maine d'un marin ou d'un arrimeur qui laisse une veuve et trois ou  
» quatre enfants. Vous connaissez les sommes élevées que les « juries »  
» ont accordées et que les tribunaux ont confirmées — avec quelques  
» modifications bien entendu.

» Dans notre situation, il est apparu que, par suite de pressions  
» sociales (acceptation des réclamations, évaluation des indemnités et  
» importance des obligations des propriétaires de navires) dont il n'y a  
» pas d'équivalent ici, il y a une différence substantielle entre les indem-  
» nités à payer ici et chez nous. Je ne parle pas de limitation pour le  
» moment mais uniquement d'indemnités payées et de la diversité  
» des réclamations; cette différence sera augmentée pour nous si nous  
» suivons les lignes du projet britannique. Nous espérons que cette  
» différence dans l'étendue des obligations, dans la somme des indem-  
» nités, diminuera à la suite des travaux accomplis ici et que le résultat

» sera obtenu sur base du présent projet. Nous espérons que, au moment  
» où cette différence aura été réduite, il nous sera possible, pour nous  
» et pour vous et pour nos amis britanniques, d'examiner si la limita-  
» tion des indemnités peut être mise au même niveau. Nous exprimons  
» le vif espoir pour les nations britannique et autres d'enregistrer des  
» progrès.

» Pour les motifs précités, notre Comité, notre Association et notre  
» industrie navale ne peuvent malheureusement pas envisager un chan-  
» gement dans notre pays sur base du critère proposé. »

**M. de Grandmaison** (France): « L'Association Française de Droit  
» Maritime est en pratique parfaitement d'accord avec les observations  
» qui ont été présentées par Monsieur Cyril Miller sur la nécessité de  
» modifier la Convention de 1924 et d'adopter un criterium de limi-  
» tation qui soit clair, simple et unique.

» Par conséquent, nous soutiendrons le projet qui nous est présenté  
» sauf cependant quelques observations à faire et tout d'abord sur  
» les trois points qui ont été précisés par Monsieur Cyrill Miller.

» Nous pensons en effet que dans l'article premier, le paragraphe a  
» est conçu dans des termes trop larges et qu'il y aura lieu par consé-  
» quent de trouver une formule qui précisera de façon non extensive  
» le champ d'application de la limitation.

» Une seconde observation importante devra être faite sur le sens  
» exacte de l'« actual fault or privity » et, également pour répondre  
» à vos préoccupations, la question de savoir quelle est la nature exacte  
» de la « fault » commise par l'armateur et qui le priverait du bénéfice  
» de la limitation. Sera-ce toute « fault » généralement quelconque,  
» même légère, sera-ce au contraire une « fault » lourde ou d'une telle  
» témérité qu'elle soit dolosive ?

» Troisième observation : nous défendrons le texte du projet final  
» concernant le minimum de 500 tonneaux. D'autre part, dans d'autres  
» observations, nous définirons notre position en croyant que c'est une  
» condition sine qua non du succès des ratifications de ce projet par  
» nos parlements qui n'admettront pas que l'on descende au-dessous  
» d'une limite raisonnable permettant à un armateur, même d'un petit  
» navire, de limiter sa responsabilité dans des conditions qui pourraient  
» être dérisoires.

» Donc, sur ces trois points, nous nous expliquerons et je crois  
» que nous aboutirons aisément à des solutions raisonnables. J'indique  
» cependant que nous présenterons une ou deux autres observations  
» à l'article 2. Nous demanderons que l'on ajoute un paragraphe des-  
» tiné à faire respecter les droits privatifs exclusifs des créanciers sur  
» le fonds de limitation.

» Si, pendant plusieurs années, des procès se déroulent sur la  
» question de la responsabilité, il faut éviter que pendant ce temps  
» des créanciers ordinaires, c'est-à-dire dont les créances ne sont pas  
» sujettes à limitation, ne puissent se faire payer sur le fonds de limi-  
» tation qui se volatiliserait.

» Nous aurons également une observation à présenter dans l'article  
» trois, paragraphe trois qui vise les conditions de conversion du fonds  
» dans la monnaie nationale de l'Etat où le fonds est constitué. Il y a  
» là un risque de change et nous pensons que dans certaines conditions  
» ce risque doit continuer à peser sur le débiteur jusqu'au jour où le  
» fonds peut être distribué librement aux créanciers.

» Enfin, nous aurons une dernière observation à présenter au sujet  
» de l'art. 4 du projet qui se borne à indiquer que l'ordre dans lequel  
» seront distribués les privilèges sera l'ordre de la loi domestique du  
» lieu où le fonds est constitué.

» Nous aurons une observation première à faire et nous dirons  
» pourquoi dans l'état actuel de ce texte nous pensons que les privi-  
» lèges de la Convention de 1926 ne s'appliquent pas sur le fonds  
» de limitation parce que ce sont des privilèges qui portent sur le navire,  
» le fret et ses accessoires et qu'il est nécessaire alors, à notre avis, de  
» préciser que ce privilège sera transporté et au lieu de porter sur le  
» navire, le fret et les accessoires, sera transporté sur le fonds de limi-  
» tation. »

**M. Giorgio Berlingieri** (Italie): « C'est avec regret que l'associa-  
» tion italienne doit marquer son désaccord complet sur les principes  
» mêmes qui sont à la base du projet en discussion. Ce désaccord était  
» déjà apparu lors de la conférence de Brighton et il a fait l'objet d'une  
» déclaration particulière dans le rapport qui a été fait à l'assemblée.

» Si je pouvais résumer les raisons de nos propositions, je dirais  
» que l'erreur consiste à avoir considéré trop partiellement les intérêts  
» des tiers en sacrifiant beaucoup l'armement. Nous sommes bien loin

» du système de l'abandon qui permettait à l'armateur de se moquer  
» du droit et des intérêts des créanciers si le navire était perdu en leur  
» disant : allez récupérer votre créance sur les débris du navire coulé.

» Je crois que l'on ne peut perdre de vue l'autre conception de  
» la fortune de mer même si on la modifie au point de la considérer  
» comme représentée par la valeur du navire au départ, au commence-  
» ment du voyage, au lieu de la considérer comme attachée, liée, aux  
» destinées du navire.

» En effet, si l'on considère le type moyen des navires marchands  
» on ne peut que se rallier à la thèse soutenue par l'association des  
» Etats-Unis, à savoir que la valeur moyenne du navire marchand  
» moyen est de loin inférieure aux 24 et aux 50 Livres par tonne de  
» jauge. Si l'on considère uniquement ce point de vue nous ne pouvons  
» pas soutenir qu'il s'agit ici de limitation de la responsabilité du pro-  
» priétaire de navire, mais de l'augmentation de cette responsabilité.

» Mais ce n'est pas tout. Le projet continue à prendre comme  
» base de la constitution du fonds, l'accident et non le voyage. J'insiste  
» sur ce point parce que cela signifie que si dans un long voyage par  
» exemple du Japon à la Méditerranée plusieurs accidents arrivaient  
» à un navire nous voyons la possibilité que les 74 Livres, déjà lourdes  
» pour l'armateur peuvent se multiplier presque indéfiniment. Je m'ex-  
» cuse de dire cela ici, mais la question de la limitation de la respon-  
» sabilité du propriétaire de navires est souvent confondue avec la  
» question de l'assurance. Il s'agit de deux domaines complètement  
» distincts. Si on mêle à cette question celle de l'assurance nous faisons  
» des choses inutiles. Nous nous occupons uniquement de la limitation  
» de la responsabilité. N'importe quel risque d'assurance peut être cou-  
» vert. On peut naturellement s'assurer contre tous les risques mais cela  
» représente une augmentation du prix du transport. Nous ne devons  
» pas oublier qu'il y a des armateurs qui ne s'assurent pas contre tous  
» les risques.

» De plus les 24 + 50 Livres sont destinées à constituer un fonds  
» de limitation jusqu'à concurrence duquel le propriétaire peut limiter  
» certaines des obligations qui peuvent naître pendant le voyage, ce  
» sont les créances indiquées à l'article 1er. Pour toutes les autres obli-  
» gations qui ne sont pas indiquées dans cet article 1er, la responsa-  
» bilité de l'armateur sera illimitée. Cela signifie donc qu'après avoir

» constitué un fonds de limitation, peut-être plusieurs, s'il y a plusieurs  
» accidents au cours d'un même voyage, l'armateur est exposé à tirer  
» de sa poche l'argent nécessaire pour satisfaire toutes les autres créan-  
» ces qui ne sont pas comprises dans l'article 1er; cela signifie que  
» l'armateur devra payer de sa poche en dehors du fonds de limitation,  
» l'argent nécessaire au règlement des dettes du capitaine, pour la  
» conservation du navire, la continuation du voyage, l'entretien du  
» navire en dehors du port d'attache, de même que les dettes qui sur-  
» gissent en cas de sauvetage et d'assistance, et les gages du capitaine  
» et de l'équipage. Où allons-nous ? Alors changeons le nom de la con-  
» vention, appelons-la « augmentation des responsabilités ».

» A propos de ces créances qui ne sont pas comprises dans l'ar-  
» ticle 1er, nous ne devons pas oublier que toutes les créances : obliga-  
» tions du capitaine, avaries communes, sauvetage, gages du capitaine,  
» salaire de l'équipage, sont toutes des créances privilégiées et que dans  
» tous les cas où le navire ne se perd pas, l'armateur est obligé de les  
» payer s'il veut éviter que son navire ne soit vendu; en dehors de ce  
» fonds il y a également toutes les obligations de l'armateur.

» Nous devons aussi penser à la marine marchande commune, la  
» moyenne, qui serait tuée si on approuvait ce projet, alors qu'elle  
» mérite que nous fassions des efforts dans le cadre de l'équité et de  
» la justice, afin d'essayer de la sauver de la fin imméritée dont elle  
» serait victime si ce projet était approuvé. »

**M. Van Ryn** (Belgique): « Au nom de la délégation belge, je suis  
» autorisé à dire que notre association nationale est entièrement d'ac-  
» cord sur le principe même du projet de convention qui est soumis à  
» cette conférence.

» Comme l'a rappelé très exactement Monsieur Cyril Miller tout  
» à l'heure, il est nécessaire, nous paraît-il, de mettre fin à la divergence  
» actuelle entre les législations nationales en matière de responsabilité.  
» Il est urgent de mettre fin à l'arbitraire des solutions qui interviennent  
» dans ce domaine, selon que la même question est tranchée par les  
» tribunaux d'un pays ou par les tribunaux d'un autre.

» Il nous semble qu'en présence de telles situations, c'est le moment  
» où jamais pour le Comité Maritime International de remplir son rôle  
» et de promouvoir une œuvre d'unification qui, à nos yeux, s'impose.

» L'association belge est donc décidée à soutenir dans son ensemble  
» le projet de convention qui vous est soumis. Ce n'est pas à dire  
» cependant que nous n'aurons pas d'observations à faire, mais il ne  
» faut pas perdre de vue que l'essentiel est d'aboutir à un résultat.  
» Nous aurons quelques observations à faire sur l'une ou l'autre ques-  
» tion spéciale, mais je me bornerai maintenant d'indiquer quatre de  
» ces observations.

» Nous avons discuté précédemment déjà la question de savoir  
» si la limitation de la responsabilité devrait être considérée comme  
» une faculté dont l'armateur ferait ou ne ferait pas usage, à son choix,  
» dans chaque cas, ou si au contraire cette limitation devrait être con-  
» sidérée comme jouant de plein droit, sans que par conséquent l'ar-  
» mateur soit tenu de manifester sa volonté à cet égard.

» Au cours des discussions précédentes, il avait été entendu, je  
» pense, que la limitation jouait de plein droit. Il nous paraît cependant  
» qu'à certains passages du projet de convention, on pourrait douter  
» du point de savoir s'il s'agit d'une faculté ou au contraire d'une  
» limitation de plein droit. Il faudrait, pensons-nous, mettre fin à toute  
» incertitude sur ce point.

» D'autre part, et c'est ma deuxième observation, l'essentiel du  
» projet nous paraît être de ramener à l'unité, en quelque sorte, les  
» règles divergentes actuellement applicables. Nous nous demandons  
» si dans ces conditions il n'est pas dangereux et si ce n'est pas s'ex-  
» poser à des difficultés lors de la ratification ultérieure d'un projet,  
» que de poursuivre en même temps un but quelque peu différent, qui  
» est d'étendre à l'occasion du présent projet la limitation de la respon-  
» sabilité à des cas où elle ne s'applique pas d'après les règles générale-  
» ment suivies aujourd'hui.

» La troisième observation concerne les créanciers que Monsieur  
» de Grandmaison a tout à l'heure appelés les « créanciers ordinaires ».  
» Nous croyons en effet, qu'il ne faut pas perdre de vue la situation  
» de ces créanciers qui sont donc ceux qui restent étrangers au fonds  
» de limitation.

» Monsieur de Grandmaison a souligné une des difficultés auxquelles  
» les il faudrait penser, à savoir le cas où un des créanciers ordinaires  
» profitant de ce que les procès sont en cours pendant plusieurs mois  
» ou plusieurs années avant que les fonds ne puissent être distribués,

» tenterait de saisir le fonds et de se payer sur l'argent qui est ainsi  
» provisoirement réservé.

» Il y a pensons-nous, une autre difficulté à laquelle nous devons  
» songer, c'est le cas où l'armateur ne posséderait pas d'autres biens  
» que ceux qu'il a affectés à la constitution du fonds. Il ne faut  
» pas, ce ne serait admis nulle part, que la limitation de la responsa-  
» bilité devienne indirectement et par un effet imprévu, l'origine d'un  
» privilège pour les créanciers soumis au régime de la limitation de la  
» responsabilité, un privilège par rapport aux autres créanciers. Il ne  
» faut pas que ce fonds soit considéré comme un fonds réservé par  
» privilège en toute hypothèse aux créanciers qui participent au régime  
» de la responsabilité limitée. En d'autres termes, il faut qu'il soit  
» bien entendu que le régime de la constitution de ce fonds suppose  
» comme condition essentielle qu'il s'agit d'un armateur solvable.

» Si au contraire il s'agit d'un armement dont la situation finan-  
» cière est branlante, qui n'est pas en mesure de faire face à toutes ses  
» obligations tant envers les créanciers ordinaires qu'envers les autres,  
» les règles de la limitation de la responsabilité ne peuvent avoir pour  
» effet de constituer un fonds affecté par un véritable privilège aux  
» créances qui sont soumises au régime de la limitation de la respon-  
» sabilité.

» La quatrième observation est que le projet de convention qui  
» vous est soumis prévoit qu'il y aura constitution d'un fonds de  
» limitation pour chaque accident et il semble que l'accord soit à peu  
» près unanime au sujet de cette règle. Néanmoins il ne faut pas perdre  
» de vue que le régime de la convention en matière de privilèges s'ap-  
» plique par voyage. Il y a là une conciliation à réaliser peut-être sous  
» la forme d'une modification de la convention sur les privilèges, mais  
» il y a aussi une difficulté qui est loin d'être insoluble, mais qui ne  
» peut être ignorée et qui n'est pas envisagée par le projet de con-  
» vention, elle devrait éventuellement être réservée pour une autre  
» occasion. »

**M. Sjur Braekhus** (Norvège) (traduction): « L'Association Nor-  
» véigienne accepte le principe du présent projet et une unification sur  
» cette base sera la bienvenue chez nous, même si cette unification  
» ne concerne que l'Europe.

» Nous sommes d'avis que le projet constitue une grande amélioration par rapport à la Convention de 1924. Dans cet ordre d'idées, nous insistons sur les 3 points que voici. Premièrement, le projet abandonne le système des deux limitations, celle basée sur la valeur du navire et celle basée sur la somme forfaitaire par tonne. Cette innovation constitue une grande simplification et, à l'égard de la partie lésée, le nouveau système est plus équitable que celui de la Convention de 1924. Secondement, le projet apporte une révision des chiffres de limitation, révision dont nous avons grandement besoin. Les 8 Livres papier ont été pendant de longues années un anachronisme. Troisièmement, le projet exclut un nombre de réclamations du champ d'application de la convention. En outre, le propriétaire du navire a le droit à présent de limiter sa responsabilité dans les cas de responsabilité stricte ou absolue.

» A notre avis, ces améliorations sont importantes au point que nous sommes disposés à approuver le projet. Nous avons toutefois quelques objections et quelques réserves à formuler; certaines d'entre elles sont d'assez grande importance. Premièrement, les chiffres de limitation ne sont pas encore fixés mais l'association britannique a fait état de £ 50 par tonne en matière de responsabilité pour mort et dommages corporels. Je ne sais pas si ceci est un des points mineurs de Monsieur Cyril Miller, mais nous pensons que c'est plutôt une question importante. Nous sommes d'avis que le chiffre de £ 50 par tonne est beaucoup trop élevé. Nous reviendrons sur cette question ultérieurement.

» Deuxièmement, la limite de 500 tonnes de l'article 3 du projet est également trop élevé. L'association norvégienne vous propose un amendement sur ce point.

» Troisièmement, comme l'association suédoise l'a fait remarquer, les détails de rédaction n'enlèvent pas notre enthousiasme. Nous voudrions suggérer que nos amis britanniques évitent des phrases qui peuvent uniquement être comprises sur base de la tradition juridique anglaise; c'est le cas de l'expression « Actual fault or privity ». Si la langue anglaise doit servir de langue juridique internationale, elle ne doit pas suivre de trop près les traditions juridiques spécifiquement britanniques. Nous sommes d'avis que certaines améliorations peuvent être apportées à la rédaction au cours des discussions qui ont lieu ici; ceci concerne par exemple l'article 1, a et b. »



**M. Joaquín Garrigues** (Espagne) (traduction): « Face aux deux » systèmes, la délégation espagnole estime devoir adopter le système du » projet au cas où un accord unanime serait obtenu à ce sujet, car elle » ne voudrait jamais constituer un obstacle à la réalisation de l'unani- » mité. Nous avons toutefois remarqué que les principes proposés par la » délégation anglaise ne donnent pas entièrement satisfaction et que la » délégation italienne et la délégation américaine y ont opposé des argu- » ments substantiels.

» Compte tenu de cette situation, il est normal que l'Espagne, » qui dans d'autres cas aurait sacrifié ses propres convictions en re- » nonçant à son système basé sur la valeur du navire et en le rem- » plaçant par celui de la somme forfaitaire, fasse des réserves et » déclare qu'elle partage le point de vue des délégations italienne et » américaine.

» Si la délégation espagnole est disposée à se rallier au principe » du projet anglais, elle considère que ce principe ne peut être détaché » des détails qui, tels qu'ils sont formulés, appellent de notre part » des réserves au point que nous serions en peine de nous rallier à l'en- » semble au projet tel qu'il nous est remis.

» Tout comme la délégation italienne, la délégation espagnole ne » désire pas voir modifier une convention sur la limitation au point de » devenir une convention qui augmente les responsabilités. C'est ce qui » arrivera si nous acceptons les chiffres du tarif mentionné dans la » convention, notamment £50 pour des lésions corporelles et £24 pour » des dommages matériels.

» La délégation espagnole estime que ce dernier chiffre est extrê- » mement élevé et qu'il résulte de cette augmentation que l'élément » arbitraire, qu'implique tout système à tarif fixe, devient réellement » injuste et inacceptable lorsque le tarif est trop élevé.

» Il y a un autre point sur lequel la délégation espagnole désire » faire des réserves. Je me réfère à la limite minimum de 500 tonnes. » La délégation espagnole est d'avis qu'il n'y a pas de raison d'imposer » au propriétaire de petits navires des responsabilités extra-ordinaires » en assimilant leurs navires à des unités de 500 tonnes.

» Bref, la délégation espagnole continue d'approuver les principes » de la limitation de la responsabilité basée sur la valeur du navire, » d'accord avec les Etats-Unis et la délégation italienne, mais si le

» système des montants fixes est adopté, notre délégation l'approuvera  
» également à condition toutefois que les taux de limitation et la limite  
» de tonnage soient ajustés ».

**M. Jan Asser** (Pays-Bas): « L'association néerlandaise a un cer-  
» tain nombre d'observations d'ordre général à faire.

» La première observation est la même que celle présentée par  
» Monsieur Van Ryn et qui dit que le projet de convention ne se pro-  
» nonce pas sur la question de savoir si la limitation s'opère avant de  
» pouvoir invoquer le droit de limiter sa responsabilité.

» La première solution paraît inadmissible. Prenons le cas de la  
» faillite de l'armateur. Dans le cas de la limitation de plein droit les  
» créances auxquelles la limitation s'appliquerait en vertu de la con-  
» vention seraient automatiquement vérifiées pour le montant ainsi  
» réduit. Cela ne semble ni logique ni équitable. Il faudra donc choisir  
» la seconde et dire clairement dans la convention que le pouvoir d'in-  
» voquer la limitation de la responsabilité de l'armateur est assujetti  
» à la constitution du fonds.

» Le second point n'est pas non plus réglé par le projet qui est  
» devant nous. Il concerne la question de savoir si la constitution du  
» fonds entraîne oui ou non la reconnaissance de la responsabilité de  
» l'armateur. Il faut en dire quelque chose dans la convention.

» Le troisième point — et le dernier — concerne le champ d'appli-  
» cation de la convention. On peut envisager plusieurs systèmes. Il y  
» a un système qui se rattache à la loi du pavillon du navire à l'égard  
» duquel la limitation de la responsabilité est invoquée.

» Un autre système est basé sur la nationalité ou le domicile de  
» l'armateur et des créanciers.

» Il y a en troisième lieu un système en vertu duquel la conven-  
» tion ne devrait s'appliquer qu'au cas où l'événement générateur des  
» dommages s'est produit dans un des pays contractants, système qui  
» répond à une règle de droit international privé, reconnue dans un  
» certain nombre de pays.

» Il semble à l'association néerlandaise qu'aucun de ces trois sys-  
» tèmes ne conviendrait en l'espèce et que la seule solution acceptable  
» serait celle qui rendrait la convention applicable chaque fois qu'un  
» armateur veut invoquer la limitation de sa responsabilité dans un

» des pays contractants, quel que soit le pavillon du navire, quelle que  
» soit la nationalité ou le domicile de l'armateur et des créanciers.

» Dans cet ordre d'idées, un armateur possédant la nationalité  
» d'un pays contractant ou dont le navire battrait pavillon de pareil  
» pays, pourrait bénéficier des avantages de la convention, ce qui  
» pourrait mener à un résultat plus équitable, surtout lorsque le pays  
» non contractant en question ne permettrait pas aux armateurs de  
» limiter leur responsabilité.

» Dans ces conditions, il semble inévitable d'ajouter une nouvelle  
» disposition à la convention qui définirait le champ d'application; un  
» alinéa pareil ou similaire à celui de l'article 8, alinéa 3 de la con-  
» vention internationale de Bruxelles sur la saisie conservatoire.

« Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie  
» des avantages de la présente convention à tout Etat non contractant  
» et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence  
» habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant. »

**M. Otto Dettmers** (Allemagne) (traduction): « La Commission,  
» chargée par l'Association Allemande de Droit Maritime de l'étude  
» de ce problème, a accepté à l'unanimité d'abandonner l'ancien sys-  
» tème qui limite la responsabilité du propriétaire au navire et au fret  
» et a adopté l'autre système basé sur une somme forfaitaire calculée  
» sur base du tonnage du navire.

» Notre commission a admis que le système traditionnel est sur-  
» anné et que dans certains cas il conduit à des résultats déraisonnables.  
» Par exemple si un navire a causé un abordage et des dommages  
» importants et qu'il sombre au cours du même voyage, le propriétaire  
» est exonéré de toute responsabilité; d'autre part, le propriétaire d'un  
» navire spécial et de grande valeur peut avoir une responsabilité pra-  
» tiquement illimitée. En conséquence, notre commission est d'avis que  
» dans les circonstances actuelles le projet sur la limitation élaboré  
» par l'Association Britannique de Droit Maritime devrait être adopté  
» en principe.

» Notre sous-commission a été fort encouragée par notre Ministère  
» du Transport et de la Marine et par notre Ministère de la Justice,  
» si bien que nous pouvons présumer que nos autorités accepteront les  
» changements futurs à notre législation nationale.

» Il semble clair que la convention devrait s'appliquer unique-  
» ment aux navires privés et aux navires d'Etat qui sont exploités sur  
» une base commerciale. La définition des navires de mer devrait être  
» laissée à la loi interne des pays.

» En ce qui concerne les montants de limitation, nous sommes  
» d'accord d'accepter la base de £24, mais nous sommes d'avis que le  
» chiffre de £50 pour dommages corporels est trop élevé; nous expo-  
» serons notre point de vue au cours des discussions sur les détails.

» En ce qui concerne l'article premier, nous déclarons accepter  
» la série de réclamations sur lesquelles la limitation devra être appli-  
» quée.

» En ce qui concerne l'article 2; j'ai défendu à la Conférence de  
» Brighton le point de vue suivant lequel une certaine responsabilité  
» ne devrait être exposée qu'une fois par voyage et non par accident.  
» Entre temps, j'ai pu me rendre compte que la responsabilité par  
» voyage est une suite normale de notre système actuel de responsabi-  
» lité limitée au navire et au fret. Comme, à présent, nous abandonnons  
» ce système et comme nous introduisons une responsabilité basée sur  
» une somme forfaitaire sans tenir compte du navire ou de sa valeur,  
» il nous semble qu'il est normal que cette limite s'applique à chaque  
» accident.

» Nous avons des remarques à formuler au sujet des articles 3,  
» 4, 5 et 6; nous les réservons pour les discussions ultérieures ».

**M. Spiliopoulos** (Grèce): « Quand le projet britannique nous a  
» été soumis à la conférence de Brighton, je peux dire qu'il nous prenait  
» un peu à l'improviste et à cause de cela j'ai pu remarquer que pres-  
» qu'à l'unanimité toutes les délégations ont, en principe, adhéré à ce  
» projet. J'ai personnellement aussi, en principe, accepté le projet dans  
» la volonté de voir le droit maritime s'unifier. Mais, dès lors, tous  
» les arguments qui ont été soulevés aujourd'hui par la délégation  
» italienne me sont apparus et m'inspirent quelque réserve.

» Ces arguments visent la question de principe. En réalité, le projet  
» anglais, comme viennent de le dire la délégation espagnole, la délé-  
» gation des Etats-Unis, la délégation italienne et toutes les autres qui  
» en ont parlé, n'institue pas de limitation effective. En tous cas, la  
» limitation proposée est tout à fait étrangère à la conception de la  
» fortune de mer.

» Je crois qu'il faudrait trouver une base d'accord général qui  
» pourrait être acceptée par toutes les délégations ? Jusqu'à présent,  
» j'ai noté que l'Italie, l'Amérique du Nord, la Suède et l'Espagne, ne  
» sont pas favorables à ce système de limitation.

» Ce n'est pas une question de système; nous serions prêts à accep-  
» ter n'importe quel système; mais ce qui a pour nous une grande  
» valeur c'est de savoir quels seront les effets du système adopté.

» D'après les calculs que l'on peut faire sur base du système pré-  
» conisé par les Anglais, on ne peut pas arriver à une limite, étant  
» donné qu'il y a la conception de l'accident qui règle la responsabilité  
» et, comme l'a dit M. Berlingieri, on ne peut pas savoir combien  
» d'accidents peuvent arriver au cours d'un seul voyage.

» Nous accepterions facilement la limitation sur base de la valeur  
» parce que nous aurions une somme qui serait établie et l'armateur  
» saurait à quoi s'en tenir au point de vue responsabilité; il aurait  
» devant les yeux une somme fixe pour laquelle il saurait que sa respon-  
» sabilité existe mais le système préconisé par les Anglais est un sys-  
» tème qui ne nous donne aucune limite; c'est cela que nous devons  
» avoir devant les yeux et que nous ne devons jamais oublier.

» La question de l'assurance est une question tout à fait différente.  
» C'est une question économique; je ne sais pas si tous les propriétaires  
» de navires sont assurés mais je vous assure qu'en Grèce il y en a  
» plusieurs qui ne le sont pas, surtout les propriétaires de petits navires.

» Il ne s'agit pas en ce moment d'augmenter les frais d'assurance  
» ou d'aider les compagnies d'assurance à encaisser davantage, il s'agit  
» de limiter la responsabilité du propriétaire de navire.

» Pour cette raison, je proposerai à M. le Président, au lieu de  
» travailler davantage sur les détails du « draft » anglais de constituer  
» un petit comité de coordination auquel prendrait part un délégué  
» de chaque nation, pour pouvoir peut-être s'accorder sur un principe  
» de limitation.

» Mais la question primordiale est que nous devons arriver à une  
» entente étant donné que le Comité Maritime n'a pas pour but de  
» travailler sur le plan scientifique mais d'arriver à un résultat et ce  
» résultat c'est l'unification du droit maritime.

» Je ne vois pas dans ce cas, même si par la majorité des voix  
» nous arrivons à l'acceptation du projet anglais, si cela serait un

» résultat qui pourrait nous être utile étant donné que, comme vous  
» l'avez déjà entendu, plusieurs pays ne seraient pas prêts à accepter  
» ce projet, ni à le faire accepter par leurs gouvernements.

» Ce n'est pas une opinion personnelle que je veux exprimer en  
» ce moment, mais je connais les intérêts de l'armement grec et je sais  
» qu'un projet tel que le projet anglais serait inacceptable de la part  
» des délégués grecs.

» C'est pour cette raison que je demande à M. le Président de  
» voir si l'on peut discuter la constitution d'un petit comité de coordi-  
» nation où il y aurait un représentant de chaque nation. Peut-être ainsi  
» pourrions-nous arriver à un accord sur la limitation. »

**M. Atilio Malvagni** (Argentine) (traduction): « On a fait valoir  
» que le projet n'institue pas une limitation de responsabilité des pro-  
» priétaires de navires, étant donné que les montants forfaitaires y con-  
» tenus sont considérablement plus élevés que les frais de construction  
» du navire. A mon point de vue si ce point seul était à considérer,  
» ce ne serait qu'une question de détail car l'objection pourrait dis-  
» paraître par la diminution des montants forfaitaires.

» L'Association Argentine du Droit Maritime a interprété le projet  
» de convention comme une innovation favorable au propriétaire de  
» navire, étant donné que l'article 1er soumet à la limitation les fautes  
» et les erreurs commises à terre par leurs préposés contrairement aux  
» principes traditionnels du Droit Latin, basé sur l'Ordonnance Fran-  
» çaise de 1681, qui a été reprise par le code français et par les codes  
» de l'Amérique Latine et par les autres nations latines; dans ces légis-  
» lations, la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires  
» est limitée aux actes commis par le capitaine.

» Je me demande toutefois quelles sont les raisons pour lesquelles  
» on a soumis à la limitation de la responsabilité des propriétaires de  
» navires les actes commis par leurs préposés à terre au même titre  
» que les actes commis par le capitaine.

» Toute activité relative à l'état du navire est confiée à une per-  
» sonne connue sous le nom de Dockyard Superintendent. Ce Dockyard  
» Superintendent est un employé terrestre et s'il commet une erreur  
» et permet à un navire de prendre la mer lorsque celui-ci n'est pas  
» en bon état, le propriétaire pourra bénéficier de la limitation de sa

» responsabilité; il pourra donc limiter sa responsabilité en ce qui  
» concerne la matière importante qui constitue l'état de navigabilité.  
» Je suis d'avis que tout ceci est impliqué dans l'esprit de l'article 1er,  
» qui influence les autres articles de la convention et c'est la raison  
» pour laquelle il me semble que le projet de la convention au lieu de  
» porter préjudice au propriétaire de navire par l'augmentation de la  
» responsabilité forfaitaire par tonne, augmente le nombre de cas où la  
» limitation peut être invoquée.

» Je fais ces observations parce que la position que je défends est  
» diamétralement opposée à celle préconisée par le Projet, et je me  
» réserve le droit de faire d'autres observations au moment de la discus-  
» sion de l'art. 1er au cas où le personnel terrestre y serait inclu. »

**M. H. Andersson** (Finlande) (traduction): « J'ai eu à plusieurs  
» reprises l'occasion d'examiner cette question avec la délégation sué-  
» doise et tout spécialement avec Monsieur Algot Bagge. J'appuie  
» entièrement sa thèse. C'est la raison pour laquelle je ne reprendrai  
» pas tous ses arguments. Je voudrais uniquement ajouter que, à mon  
» avis, nous ne pouvons pas demander à ceux qui ont adopté la Con-  
» vention et qui l'ont bien façonnée pendant 30 ans de l'abandonner  
» à présent pour un Projet de Convention qui à mon humble avis n'est  
» pas meilleur. »

**M. Sozo Komachiya** (Japon) (traduction): « L'association japo-  
» naise de Droit Maritime accepte les principes généraux proposés par  
» le projet de la convention relatif à la limitation de la responsabilité  
» des propriétaires de navires. Je tiens toutefois à confirmer qu'avant  
» de pouvoir donner suite au système proposé au Japon, il faudra  
» que la situation change au Japon car par exemple le nouveau système  
» nécessitera un développement des assurances de responsabilité.

» L'Association Japonaise de Droit Maritime est d'avis que le pro-  
» jet de convention devrait subir beaucoup de modifications mais nous  
» préférons réserver nos remarques aux discussions ultérieures.

» Nous désirons ajouter à cela que les propriétaires de navires  
» japonais désirent unanimement soutenir la Convention de 1924 et  
» qu'ils estiment que les chiffres du nouveau projet sont trop élevés. »

**M. O. R. Houston** (Etats-Unis) (traduction): « Je dois avouer  
» que je pense que les lois actuelles qui basent la responsabilité sur la

» valeur du navire ont beaucoup d'attrait. Dans mon pays elles ont le  
» préjugé favorable de leur base historique. Leur principe a été appli-  
» qué pendant de nombreuses années et comme vous le savez notre  
» pays, notre Congrès, est assez récalcitrant lorsqu'il s'agit de changer  
» des lois nationales par des traités généraux. Monsieur Cyril Miller  
» a reconnu ce fait dans ses commentaires. Je pense qu'il sera impos-  
» sible, étant donné l'état d'esprit qui règne actuellement dans notre  
» pays, de jeter par dessus bord un système qui nous a été familier  
» pendant 150 ans et d'adopter des chiffres arbitraires.

» Vous pouvez comprendre par des arguments historiques et logi-  
» ques le fait que la responsabilité d'un propriétaire de navire devrait  
» être limitée au patrimoine qu'il a mis en risque et qui, d'après notre  
» façon de penser, a plus ou moins la forme d'une personne. Le navire  
» lui-même est considéré comme personnellement responsable des dom-  
» mages. Lorsque vous abandonnez le navire vous pouvez défendre ce  
» principe. Lorsque vous dépassez ce stade et que vous dites que la  
» limite sera d'autant de francs or ou de dollars ou autre chose, vous  
» donnez au propriétaire de navire une protection purement arbi-  
» traire. Cette limitation que vous n'accordez à aucune autre per-  
» sonne qui cause du mal, est tout à fait étrangère à notre façon de  
» penser. Par exemple, si une de nos usines de munitions explose et  
» détruit une ville, la compagnie qui est propriétaire et qui dirige  
» l'usine sera responsable jusqu'à épuisement de ses fonds. Lorsque  
» le navire « Grancamp » a explosé et a détruit Texas City, vous pou-  
» vez dire, « Well the Grancamp is gone, and there you are ». Il y a  
» une certaine logique dans ce raisonnement. Sinon les propriétaires  
» français, et dans ce cas probablement le gouvernement français, pour-  
» raient avoir été amenés à indemniser toutes les pertes.

» Lorsque vous persistez à faire valoir qu'il y a une limite finan-  
» cière, vous introduisez quelque chose de neuf et quelque chose qui,  
» je pense, ne sera pas accepté aux Etats-Unis et je pense que vous  
» comprenez qu'une convention basée sur les principes contenus dans  
» le projet anglais ne sera probablement pas acceptée dans mon pays. »

**M. F. Manzitti** (Italie) (traduction): « Il est manifeste qu'il y a  
» des différences d'opinion très nettes entre les délégations. C'est la  
» raison pour laquelle je me permets de demander au Président s'il  
» n'est pas indiqué de suivre la suggestion faite en premier lieu par



» Monsieur Bagge, suggestion qui tend à nommer une commission de  
» rédaction et qui a pour but d'examiner si nous pouvons trouver  
» quelques points d'accord. La délégation italienne est d'avis que ces  
» différences d'opinion n'ont pas été coordonnées par les propositions  
» faites par la délégation anglaise. »

**Le Président :** « Je voudrais avant de donner la parole aux ora-  
» teurs suivants attirer l'attention des membres qui suggèrent la con-  
» stitution d'une commission, sur une confusion qui me paraît se  
» dessiner dans certaines propositions.

» Je comprends que l'on puisse avoir pour la continuation de nos  
» travaux deux points de vue, celui de continuer en commun la dis-  
» cussion du projet avec l'espoir qu'au cours de cette discussion les  
» points de vue se rapprocheront, et celui qui consiste à remettre tem-  
» porairement à une commission moins nombreuse l'examen des points  
» de vue qui ont été énoncés.

» Je ne vois pas très bien comment, dans l'état actuel, former un  
» drafting committee qui est dans ma pensée un comité chargé de  
» rédiger un texte lorsque les débats publics ou en commission auront  
» permis de dégager la pensée de l'Assemblée ou de la commission.  
» Je voudrais demander à ceux qui ont employé ce mot, s'il ne s'agit  
» pas plutôt d'un comité chargé d'examiner le fond avant de revenir  
» devant l'assemblée plénière.

» Je crois qu'il ne peut être question en ce moment d'un drafting  
» committee ou comité de rédaction, alors que les points de vue n'ont  
» pas encore été suffisamment confrontés. Je pense que l'assemblée  
» sera d'accord pour dire qu'il n'est pas possible d'entrer dans cette  
» voie. »

**M. Gonne St. C. Pilcher** (Grande-Bretagne) (traduction): « Je  
» désire prendre la parole plus en ma qualité de Vice-Président du  
» Comité Maritime International qu'en ma qualité de membre de la  
» délégation britannique.

» J'ai remarqué que M. Bagge et le délégué finlandais ont fait  
» part de leur préférence pour une limite basée sur la valeur. Je me  
» permets d'attirer leur attention sur le fait que ce n'est pas le point  
» de vue qu'ils ont défendu à Brighton et qui est repris dans le rap-  
» port de leurs associations.

» Nous connaissons, en arrivant ici, les difficultés auxquelles nos  
» amis américains ont à faire face et nous les comprenons.

» Nous ne sommes donc pas surpris d'apprendre que la délégation  
» des Etats-Unis ne pourra probablement pas beaucoup nous aider.

» Outre les délégués des Etats-Unis, seuls les délégués de l'Italie,  
» de la Suède, de la Grèce et de la Finlande se sont prononcés contre  
» les principes de la Convention.

» Je ne désire pas entrer dans les détails des observations faites  
» par les représentants des délégations qui se sont opposés en principe  
» au projet, mais je désire rappeler aux délégations italienne et grecque,  
» et peut-être à quelques autres délégations que la question de savoir  
» si la limitation doit être fixée par événement ou par voyage, a été  
» discutée à Brighton. J'espère que les délégations qui ont pris la  
» parole par la bouche de juristes et non par celle de propriétaires de  
» navires et d'assureurs, n'ont pas oublié l'exposé qui a été fait à  
» Brighton par un assureur éminent, qui, je pense, a précisé que cette  
» question n'a qu'une répercussion insignifiante sur la prime qui devra  
» être payée. Si cela est vrai, un point de discorde peut déjà être  
» dissipé.

» On a fait valoir ensuite que la limite est trop élevée et que le  
» projet ne limite pas la responsabilité du propriétaire de navire mais  
» qu'il introduit au contraire un système par lequel la limite ne sera  
» pratiquement jamais appliquée. C'est là toutefois le but du projet  
» et je pense que quelqu'un de beaucoup plus qualifié que moi et qui  
» a beaucoup plus d'expérience vous a expliqué que l'augmentation de  
» la limite aura très peu, voire aucune, répercussion sur l'importance  
» de la prime d'assurance.

» J'en viens ensuite à la remarque de Monsieur Spiliopoulos et  
» j'espère qu'il ne m'en gardera pas rancune, mais actuellement l'as-  
» surance de nos navires est chose tout à fait courante. S'il y a des  
» navires grecs, petits ou grands, qui ne sont pas assurés — et cela  
» est possible — il ne m'appartient pas de donner des avis mais je  
» me permets de suggérer qu'ils souscrivent à un contrat d'assurance  
» car de cette façon ils suivront la pratique commerciale de tout le  
» monde maritime. En outre, je pense que le fait que certains petits  
» navires — il n'y a pas de doute qu'il y a des petits navires anglais  
» qui ne sont pas assurés — ne sont pas assurés, ne peut pas constituer  
» un motif pour rejeter toute la convention.

» J'espère — et je pense que Monsieur Cyril Miller a davantage  
» ce sentiment — que le président décidera qu'en vue de la prépondé-  
» rance des nations qui semblent accepter les principes du présent  
» projet de convention, de permettre à l'assemblée plénière de conti-  
» nuer la discussion des 3 ou 4 points principaux et des points de diver-  
» gence concernant les articles plutôt que de soumettre la question à  
» une commission. Si vous faites cela, vous avez à faire tout deux  
» fois. Vous soumettrez les questions à une commission qui disparaîtra  
» pendant un ou deux jours ou davantage et ensuite tout devra être  
» réexaminé par l'assemblée plénière où inévitablement d'autres mem-  
» bres qui n'ont pas pris part aux délibérations de la commission  
» désireront prendre la parole. »

**M. Algot Bagge** (Suède) (traduction): « Il pourrait y avoir un  
» malentendu au sujet de l'attitude de la délégation suédoise et à cet  
» effet, je désire vous donner les lignes générales de notre politique  
» constructive. J'ai déclaré qu'il faudrait prendre comme base la Con-  
» vention de 1924, Convention qui a été ratifiée par 12 pays, et intro-  
» duire dans cette convention les modifications proposées par l'asso-  
» ciation britannique et d'autres associations, car de cette façon le  
» travail fait antérieurement ne serait pas inutile. Je dois avouer que  
» j'ai été un peu étonné de voir que plusieurs chefs de délégations et  
» d'autres personnes ont exprimé le désir de travailler sur base du  
» projet qui est devant nous. Nous pouvons évidemment faire cela,  
» car le travail qui a été fait jusqu'à présent est uniquement un travail  
» de commission.

» Afin de définir très nettement la position de la délégation sué-  
» doise, je désire déclarer, comme nous l'avons fait dans nos observa-  
» tions, que la valeur du navire ne devrait plus jouer de rôle dans  
» la détermination de la responsabilité. Comme le Professeur Breakhus  
» l'a très bien dit, le principe proposé simplifie beaucoup les disposi-  
» tions plutôt compliquées de la Convention de 1924. Nous sommes  
» également d'accord que les limites — qui seront évidemment discu-  
» tées ultérieurement — devraient être effectives et réalisées. Nous  
» espérons — cela est très important — que la rédaction sera claire,  
» de façon à ce que la convention ne soit pas comprise uniquement en  
» Angleterre et dans les pays Anglo-Saxons mais partout où la conven-  
» tion va être ratifiée. C'est la raison pour laquelle je comprends que

» la rédaction doit plutôt être modifiée. Ensuite nous désirons une  
» règle qui protège le tonnage faible.

» Bref, voilà ce que nous pouvons accepter et je pense que ceci  
» est plutôt constructif même par rapport à la Convention de 1924.

» En ce qui concerne les autres questions supplémentaires, je crois  
» que nous pouvons arriver ultérieurement à un accord à ce sujet, car  
» ce ne sont que des détails. Mais à ce point de vue-là, je pense qu'on  
» devrait constituer aussitôt que possible une commission — je rejette  
» le mot commission de rédaction — qui, assise autour d'une table,  
» arrive à des compromis, car la majorité des délégations a accepté le  
» projet anglais. Le résultat des travaux de cette commission devrait  
» être soumis ultérieurement à la conférence plénière. »

**M. Léopold Dor :** « Comme mon éminent ami Sir Gonne Pilcher,  
» je ne parle pas en qualité de représentant d'une délégation mais  
» comme vice-président du Comité Maritime International et aussi  
» comme vice-président de la Commission Internationale sur la Limi-  
» tation de Responsabilité. Je vais essayer de faire une synthèse de  
» tout ce qui a été dit par les chefs de délégations. J'essaierai de faire  
» une synthèse absolument neutre et impartiale.

» Mais avant cela je voudrais vous mettre en présence d'un fait  
» dont jusqu'ici personne n'a parlé et qui a une importance énorme,  
» à savoir qu'il est quelque chose que nous ne pouvons pas faire, c'est  
» de ne rien faire. Nous ne pouvons pas continuer à rester dans le gachis  
» actuel car en ce moment la Convention de 1924 ratifiée par la plu-  
» part des pays de l'Europe occidentale n'est ratifiée ni par l'Angleterre  
» ni par les Etats-Unis. Ce qui fait que lorsqu'il se produit abordage,  
» l'avocat chargé des intérêts d'un des deux navires ne sait jamais que  
» faire. Il attend le moment où le navire ira dans un pays où la limi-  
» tation de responsabilité permettra de le saisir et ainsi on joue avec  
» les deux navires un jeu de cache-cache.

» De plus, quand on saisit dans un pays on ne sait jamais si ce  
» pays appliquera la loi nationale ou la Convention de 1924.

» Il faut sortir de cette situation à tout prix. (*Applaudissements*).

» Faisons quelque chose de bon si nous le pouvons, et de moins  
» bon s'il est impossible de faire du très bon, mais faisons quelque  
» chose.

» Cela dit, j'en viens aux adversaires du projet anglais car il est  
» inutile, me semble-t-il, que j'examine la position de ceux qui sont  
» en sa faveur, car ceux-là sont tout prêts à passer à la discussion des  
» articles.

» Pour sortir du gachis actuel, les Anglais nous offrent une solu-  
» tion pratique et simple, celle de 24 Livres papier par tonne, ce qui  
» est en somme la solution anglaise avant 1914, de 8 Livres or. Un  
» chancelier de l'Échiquier a déclaré que la Livre d'aujourd'hui valait  
» 8 shillings, par conséquent quand les Anglais nous accordent 24 Livres  
» par tonne, soit 3 fois plus qu'en 1914, c'est extrêmement raisonnable  
» et c'est un moyen de limitation simple et pratique.

» Cette solution rencontre cependant des adversaires dont le prin-  
» cipal est mon éminent ami le professeur Berlingieri.

» Il me paraît manifester un attachement sentimental au vieux  
» système de l'abandon du navire.

» Cette notion de la fortune de mer qui remonte en effet aux  
» rôles d'Oléron, était compréhensible et justifiable lorsque le navire  
» était un voilier qui partait par exemple pour les Indes pour une  
» navigation de 2 ou 3 ans. Nous n'en sommes plus là aujourd'hui !  
» Je crois par conséquent que le vieux principe de fortune de mer  
» doit être laissé de côté. Aucun parlement aujourd'hui n'admettra  
» de sanctionner ce système d'après lequel l'armateur peut ne pas  
» donner un sou en cas de perte de vies humaines.

» D'ailleurs, Maître Berlingieri a fait une proposition dans laquelle  
» je vois le talon d'Achille de son discours. En effet, il nous a déclaré  
» qu'il était prêt à accepter la valeur au départ. Attention, si vous  
» acceptez la valeur au départ, il n'est plus question de fortune de mer.  
» Quoique le navire soit au fond de l'eau, le créancier aura le droit de  
» dire : je veux la valeur de ce navire parfaitement sain, la valeur  
» qu'il avait lorsqu'il est parti du port de départ. Cela équivaut abso-  
» lument à limiter à une somme qui variera plus ou moins mais c'est  
» une somme d'argent représentant la valeur du navire. Si vous admet-  
» tez cela, vous admettez par la même occasion le système anglais dans  
» lequel on limite forfaitairement à une somme d'argent.

» Les anglais vous disent qu'il est plus commode et plus pratique  
» de fixer une fois pour toutes cette somme d'argent à la valeur appro-  
» ximative qu'ont les bateaux au départ, c'est-à-dire à 24 Livres par

» tonne et 50 lorsqu'il s'agit de vies humaines, plutôt que de faire  
» chaque fois ce calcul de la valeur au départ.

» Maître Berlingieri dit ensuite que le système d'accepter plusieurs  
» limitations dans le cas où il y aurait trois abordages au lieu de limi-  
» ter la responsabilité en totalité pour ces trois, oblige à faire le calcul  
» pour chacun des trois accidents. Parfaitement. Si vous avez un capi-  
» taine assez maladroit pour faire trois abordages c'est votre faute.  
» Après le premier abordage vous n'avez qu'à le renvoyer et en nom-  
» mer un autre. Si vous êtes la terreur des mers vous n'avez qu'à  
» payer.

» Je suis complètement d'accord avec Maître Berlingieri pour re-  
» connaître que la question actuelle n'a rien à voir avec l'indemnité  
» d'assurance. Il faut cependant bien se rappeler que lorsque Maître  
» Berlingieri nous représente le pauvre armateur en haillons qui ne sait  
» plus où trouver de l'argent pour payer ses créanciers, il a derrière  
» lui des gens qui paient des indemnités d'abordage et que par con-  
» séquent il n'est pas si malheureux que mon éminent ami veut bien  
» nous le présenter.

» En quoi est-ce un procédé défavorable à l'armateur ? Pourquoi  
» voulez-vous que du fait qu'il aura été obligé de constituer un fonds  
» pour un abordage, il soit en même temps libéré de ce qu'il doit au  
» capitaine ou à l'équipage ou au marchand de charbon qui lui aura  
» fourni du combustible pour son navire ? Les deux choses n'ont rien  
» à faire entr'elles, c'est plaider toujours la thèse du pauvre armateur  
» allant la scibile à la main.

» Je crois que ce sont là les principales objections de Maître Ber-  
» lingieri.

» Je voudrais répondre d'un mot à ce qu'a dit M. Asser dans son  
» très intéressant discours. Monsieur Asser a, je crois, collaboré avec  
» M. Cyril Miller à la préparation du projet. Il s'agit de la limitation  
» de responsabilité applicable de plein droit. Je réponds non. La limi-  
» tation de responsabilité n'est pas une défense au fond, c'est une  
» défense contre exécution. C'est seulement quand un jugement définitif  
» a été prononcé contre l'armateur et que celui-ci admet sa responsa-  
» bilité qu'il oppose une barrière à l'exécution en disant : je limite  
» ma responsabilité. Par conséquent, cette limitation n'a pas lieu de  
» plein droit, c'est un acte que l'armateur fait ou ne fait pas. Il peut

» payer 40.000 Livres ou si cela lui plaît en payer 100.000. Il est par-  
» faitement libre de le faire.

» De même, M. Asser invoquait la reconnaissance de responsabilité.  
» Je lui réponds qu'en droit français tout au moins, le fait d'opposer  
» la limitation de responsabilité à l'exécution est une reconnaissance  
» de responsabilité. Mais le fait de constituer un fonds n'est jamais  
» une reconnaissance de responsabilité.

» Enfin, sur le dernier point du discours de M. Asser, il est très  
» délicat de savoir quelle loi doit être appliquée : loi du pavillon, loi  
» de la nationalité de l'armateur, loi du pays où sont les éléments  
» générateurs de l'accident ou enfin la loi du pays qui juge la question.

» Je crois que c'est cette loi-là qui est la plus simple à appliquer,  
» si vous tenez à traiter ce point dans votre Convention. C'est le tribu-  
» nal qui, sur la demande d'exécution et sur le refus de l'armateur  
» d'exécuter, aura à juger la question — il s'agit là du tribunal de  
» l'endroit où le fonds est constitué — que ce tribunal applique sa  
» propre loi qu'il connaît bien; d'ailleurs ainsi quand on constituera  
» le fonds, on saura ainsi que le fonds sera jugé d'après la loi d'un  
» pays où il est constitué.

» Voilà messieurs, mes remarques. Faites suffisamment confiance  
» au projet anglais, un projet simple, clair et pratique, pour passer  
» toute de suite à la discussion des articles, et là à l'article 1, on verra  
» bien si on arrive à s'entendre. »

**M. le Doyen Ripert** (France): « Messieurs, j'avais demandé la  
» parole après les explications de Sir Gonne Pilcher, pour appuyer de  
» toutes mes forces ses observations, parce que je pensais qu'après lui  
» il n'y avait plus rien à dire.

» Nous avons été appelés à Brighton à délibérer sur un projet de  
» convention internationale portant sur la limitation forfaitaire de la  
» responsabilité. On est revenu à cette tribune reprendre des arguments  
» pour ou contre le système de la limitation forfaitaire. Les délégat-  
» ions qui croiront devoir plus tard conseiller à leur gouvernement  
» de ne pas accepter une telle limitation quand le projet sera établi,  
» seront libres de voter contre ce projet. Mais il ne faut pas oublier que  
» la question n'est pas entière, il y a actuellement une convention qui  
» établit une limitation des responsabilités. Certains de ceux qui la  
» critiquent sont ceux qui ne l'ont pas adoptée et nous qui l'avons

» adoptée, nous venons y renoncer volontairement dans le but d'obtenir une unification internationale du droit.

» Nous sommes convoqués sur un projet précis, je demande donc à la conférence de ne plus discuter des questions de principe, de l'abandon en nature ou en valeur, mais de nous aider pour établir ce nouveau projet de convention internationale, en prenant pour base celui qui a été discuté par la commission quand ce projet sera terminé. Dans la délibération finale chacun pourra exprimer son opinion. Pour le moment c'est trop tôt, il est inutile de nous jeter les uns et les autres des systèmes différents de limitation à la tête. C'est tout ce que je voulais dire. »

**Le Président** lève la séance.



## SEANCE DE L'APRES-MIDI

---

**M. A. L. Lawes (Canada)** (traduction): « L'attitude du Canada » a été clairement définie dans notre note, qui a été publiée dans la » brochure qui est devant vous.

» Mtre Dor vous a indiqué les raisons pour lesquelles le projet » britannique devrait être accepté comme base de travail. Ce projet » n'engage à aucun point de vue le Gouvernement britannique pas plus » que le Gouvernement canadien; il constitue uniquement un projet » que nous pouvons recommander à nos gouvernements.

» J'ai demandé de prendre la parole sur la notion de navire de » mer. Les navires qui font du commerce sur les Grands Lacs, qu'ils » traversent les canaux ou non, sont-ils des navires de mer? Nous » sommes habitués — avec les Etats-Unis — à considérer les Grands » Lacs comme des eaux territoriales mais ils seront bientôt des eaux » internationales dans le véritable sens du mot. La question que je » vous pose est celle de savoir si la convention couvre les navires opérant sur nos Grands Lacs. »

**M. Vaes (Belgique)**: « Mon collègue et ami Monsieur Van Ryn » vous a fait ce matin l'exposé de la thèse officielle de la délégation » belge. Je voudrais que vous considériez cette intervention comme » étant une contribution personnelle en vue de tâcher d'orienter les » débats de cette conférence vers une solution constructive.

» Nous nous trouvons à l'issue d'une matinée de débats opposant » les adversaires et les partisans du projet britannique. Je ne puis croire » que la cause profonde qui divise les adversaires et les partisans du » projet puisse être uniquement trouvée dans un attachement de certains » de ceux-ci à l'ancienne formule de l'abandon de la valeur du navire. » Nous en trouvons la preuve dans le fait que plusieurs chefs de délégation qui ce matin ont paru restés attachés à la formule de la Convention de Bruxelles de 1924, ne peuvent contester que les rapports.

» officiels de leurs associations nationales, tout en regrettant parfois de  
» devoir abandonner une formule à laquelle ces pays étaient sentimen-  
» talement attachés, se sont déclarés partisans de se rallier unanime-  
» ment à la formule britannique unique de l'abandon forfaitaire. Je  
» pense que nos débats n'auront pas de peine à reconvaincre ceux qui  
» semblent à un moment donné déjà avoir été convaincus du caractère  
» pratique de la formule de nos amis anglais, sans même qu'il faille  
» aller aussi loin que l'a fait ce matin Monsieur Dor lorsqu'il vous disait  
» que la notion de la fortune de mer était une notion périmée et aban-  
» donnée car je ne vois pas comment au point de vue du droit nous  
» pourrions accrocher la formule britannique de l'abandon forfaitaire  
» à une autre notion qu'à celle de la fortune de mer adaptée à des  
» conceptions plus modernes.

» Je pense quant à moi que les débats de ce matin ont révélé  
» qu'il y avait au fond de l'antagonisme entre les partisans et les  
» adversaires de la formule britannique, quelque chose qui pèse sur  
» ces débats comme une véritable hypothèque : le chiffre de 74 Livres.

» Eh bien, Messieurs, il est possible que même la délégation belge  
» qui est chaudement partisane du projet britannique, lorsqu'on abor-  
» dera la discussion du chiffre du plafond, vous fera certaines sugges-  
» tions pour le ramener à des limites plus raisonnables.

» Mais je pense que l'erreur provient de ce que d'aucuns d'entre  
» vous croient que ces 74 Livres constituent en quelque sorte une des  
» conditions sine qua non du projet britannique et que c'est l'épou-  
» vantail de ces 74 Livres qui fait dire à certains d'entre vous qu'il y a  
» trois mois, disaient, nous sommes partisans du projet britannique,  
» aujourd'hui, nous préférons en revenir à la Convention de 1924.

» Je me demande, Monsieur le Président, si pour faire œuvre  
» constructive il ne serait pas utile de demander à Monsieur Cyril  
» Miller de dire à cette assemblée ce que signifie ce chiffre de 74 Livres,  
» car, ne l'oublions pas, il ne figure pas dans le projet ni dans le  
» « final draft ».

**Le Président :** « Les observations de M. Vaes sont extrêmement  
» pertinentes et pour ma part je vais lui donner immédiatement satis-  
» faction.

» Je voudrais bien, si cela convient, demander immédiatement  
» à M. Cyril Miller, de préciser la réponse à la question qui se trouve

» posée. Je crois aussi, comme l'a dit Monsieur Vaes, que le chiffre  
» de 74 Livres est précisément un épouvantail. »

**M. C. T. Miller** (Grande-Bretagne) (traduction): « Je remercie  
» bien vivement Monsieur Vaes pour avoir porté à l'avant-plan de nos  
» discussions un point qui — j'en conviens — est probablement un  
» obstacle pour beaucoup de délégués qui ont fait part de leur opposition  
» au projet de convention soumis à la Conférence Plénière. Qu'il me  
» soit permis de dire ceci — comme l'a fait remarquer Monsieur  
» Vaes — : les chiffres de l'art. 3 ont été laissés en blanc dans le projet  
» préparé par notre association. Cela a été fait pour la raison qui vous  
» a été indiquée et que je ne saurais répéter trop souvent, notamment  
» que l'Association Britannique de Droit Maritime s'est efforcée d'éta-  
» blir un projet conforme à l'opinion exprimée par la majorité des  
» délégations présentes à Brighton et par la majorité des rapports des  
» associations nationales. Nous avons pensé qu'il était de notre devoir  
» d'incorporer tous les points de vue de la majorité dans la mesure  
» des possibilités. Il était clair que les chiffres qui devraient être in-  
» serrés dans l'article 1 a-b ainsi que les réserves devaient être laissés  
» en blanc pour discussions ultérieures à cette conférence.

» En même temps, nous avons pensé qu'il était souhaitable — et  
» je pense qu'il l'est toujours — de mettre en marge une indication  
» sur les chiffres que nous préconisons, chiffres qui restent, bien en-  
» tendu, sujet à discussion.

» Qu'il me soit permis d'expliquer en quelques mots comment  
» nous sommes arrivés à ces chiffres. Nous avons adopté deux prin-  
» cipes : En ce qui concerne les dommages matériels, nous avons cru  
» qu'en multipliant le chiffre de la Convention de 1924 par trois, nous  
» arriverions à un chiffre se rapprochant de la valeur actuelle. Les  
» assureurs qui font partie de notre association ont d'ailleurs approuvé  
» cette base de calcul.

» En ce qui concerne la perte de vies humaines et de lésions cor-  
» porelles, je désire attirer l'attention de la conférence sur le fait que  
» nous avons fixé la valeur de limitation le plus haut possible. Nous  
» l'avons fait parce que nous réalisons que lorsque cette convention  
» devra être introduite dans les législations nationales respectives, ce  
» n'est pas le Comité Maritime International qui aura à prendre une  
» décision, ni même les gouvernements respectifs mais ce seront nos

» parlements qui accorderont aux propriétaires de navires une limita-  
» tion pour la perte de vies humaines et des dommages corporels, s'ils  
» en accordent une. Nous sommes d'avis que dans des temps modernes  
» et suivant des idées modernes de justice sociale — qui ont fortement  
» évolué depuis 25 ans — le propriétaire de navires ne peut demander  
» au parlement — avec quelques chances de succès pour la continua-  
» tion de son droit de limitation en cas de perte de vies humaines ou  
» de lésions corporelles — qu'un chiffre de limitation qui est élevé au  
» point que, à l'exception de catastrophes, le plafond ne sera jamais  
» atteint. »

**M. C. Van den Bosch** (Belgique): « Messieurs, à un moment où  
» les divers points de vue se sont affrontés au cours des débats de ce  
» matin et de cet après-midi et qu'un certain rapprochement com-  
» mence à se dessiner d'une manière très nette, le Président de cette  
» assemblée m'a invité à vous faire un exposé critique des motifs de  
» l'avant-projet soumis à vos délibérations.

» Mon propos est de préciser en quoi le second avant-projet dif-  
» fère du premier.

» Contrairement au projet précédent le projet actuel ne vise que  
» les navires de mer.

» Dans l'article premier l'expression *ship* a été remplacée par *sea*  
» *going ship*, conformément à l'opinion unanime exprimée à Anvers.  
» Il importe, en outre, d'exclure expressément les navires de guerre et  
» les navires d'Etat non affectés à des fins commerciales.

» L'article premier formule la règle de la limitation de la respon-  
» sabilité; l'énumération qui y est faite est limitative.

» Une première lacune apparaît aussitôt. Nous voulons que la  
» responsabilité indéfinie soit l'exception. En conséquence, c'est celui  
» qui prétend que le propriétaire a perdu son droit à la limitation qui  
» a le fardeau de la preuve.

» Si ma mémoire m'est fidèle, tous les membres réunis à Anvers,  
» ont approuvé ce point de vue. Il conviendrait donc que l'article pre-  
» mier l'exprime sans ambiguïté.

» Le texte nouveau restreint considérablement le nombre des créan-  
» ces au regard desquelles le propriétaire peut invoquer la limitation de  
» sa responsabilité. De vives critiques se sont élevées en effet contre  
» l'extension du régime de limitation aux actes des agents terrestres

» surtout lorsque ces actes ne sont pas en rapport avec la navigation  
» ou avec l'administration du navire.

» Il a été fait droit à ces critiques de deux manières, tout d'abord,  
» on a restreint l'application de la convention aux actes relevant de  
» la navigation ou de l'administration du navire. En second lieu on a  
» exigé comme condition d'application que les personnes lésées ou les  
» marchandises endommagées se trouvent à bord ou soient prises en  
» charge en vue du transport dans le périmètre du navire, c'est-à-dire  
» à quai ou dans une embarcation quelconque destinée à les amener  
» à bord. Ce sont là des restrictions très importantes qui ont été faites  
» depuis la réunion d'Anvers. Je crois que l'exemple cité par notre  
» éminent collègue Monsieur de Grandmaison visant le cas de grève des  
» transports et la nécessité dans laquelle un armateur se trouverait  
» d'affréter des autocars pour transporter des passagers de Paris au  
» Havre se trouve exclu étant donné précisément la restriction du  
» champ d'application qui a été faite dans la nouvelle rédaction. Peut-  
» être serait-il souhaitable de préciser davantage, mais je ne le crois  
» pas.

» Un cas cependant me paraît exclu du champ d'application de  
» la convention alors qu'il s'agit précisément d'un cas ayant fourni  
» sa raison d'être à la disposition de l'article premier. Il semble que  
» cette lacune ait échappé à l'attention des rédacteurs. Afin de mieux  
» me faire comprendre, je voudrais donner un exemple.

» Au cours des opérations de chargement une élingue s'abat sur  
» un passant qui n'est pas un passager du navire envisagé. Normale-  
» ment, la limitation doit s'appliquer. Mais le texte, tel qu'il est rédigé  
» actuellement ne le prévoit pas, car il ne s'agit pas d'un acte de navi-  
» gation et il ne s'agit pas non plus d'un acte relevant de l'administra-  
» tion du navire. Et d'autre part, la personne lésée, victime de l'acci-  
» dent ne se trouve pas à bord et n'est pas davantage appelée à s'y  
» rendre.

» Un deuxième exemple illustrera mieux mon observation. A la  
» suite d'un arrimage défectueux une marchandise s'échauffe, prend  
» feu et provoque une explosion, qui détruit tout ce qui se trouve dans  
» les environs. Ce sont les sinistres de Bombay et d'Halifax. Or, un  
» mauvais arrimage n'est pas un acte de navigation. Il se peut qu'il  
» ne rentre pas dans le cadre de l'administration du navire. D'autre

» part, les biens endommagés ne se trouvent pas à bord et ne sont pas  
» davantage destinés à être embarqués.

» Il me paraît que ces cas extrêmement importants doivent justifier  
» l'application de la limite de la responsabilité et que la rédaction ac-  
» tuelle a trahi les intentions des auteurs. Je pense qu'il y a lieu de  
» remédier à cette lacune.

» Je voudrais formuler une observation sur l'art. 1er; elle con-  
» cerne les exceptions et plus spécialement celle relative aux réclama-  
» tions de l'équipage. Les gages sont exclus puisqu'ils ne sont pas  
» prévus dans les dispositions de l'art. 1er. Je ne pense pas qu'il y ait  
» une difficulté à cet égard. Quant aux dommages corporels des mem-  
» bres de l'équipage, la plupart des législations actuelles les excluent du  
» régime de limitation. Il paraît impossible de priver les salariés d'un  
» avantage qui leur est acquis depuis de nombreuses années. Le texte  
» nouveau tient compte des objections formulées à cet égard à Anvers,  
» dans le secondo du dernier paragraphe de l'art. 1er.

» Je crois que cette disposition résoud la difficulté qui nous avait  
» un instant arrêtés à Anvers. Elle est de nature à donner satisfaction  
» aux bénéficiaires.

» L'ordre des anciens articles deux et trois a été interverti. L'art. 2  
» du dernier avant-projet consacre la limite par accident. Il repousse  
» donc la limite par voyage. Les avantages de cette solution ont été  
» mis en lumière par les délégués britanniques et français et je ne crois  
» pas devoir y revenir.

» Lorsque deux accidents sont survenus au cours du même voyage  
» il se peut qu'on ne puisse établir auquel des deux accidents le dom-  
» mage doit être attribué. Que faut-il décider dans ce cas ? Il ne m'ap-  
» partient pas en tant que rapporteur de fournir la réponse mais je  
» crois que la question doit être posée.

» On arrive ainsi à l'art. 3 qui traite du mécanisme de la subdivi-  
» sion et de l'affectation du fonds de limitation tel qu'il a été exposé  
» dans le rapport britannique dont les délégués ont eu connaissance.

» Je crois pouvoir dire que le système proposé par nos amis anglais  
» a obtenu l'adhésion de tous les délégués présents à la Commission  
» Internationale.

» Voici en quelques mots l'analyse de ce mécanisme. Si nous adop-  
» tons comme base, et je ne le cite qu'à titre d'exemple, le forfait de

» 24 Livres pour les dommages matériels et le forfait de 50 Livres  
» pour les lésions corporelles, la solution sera la suivante :

» — premier cas, nous supposons que l'accident ait uniquement  
» provoqué des dommages corporels, cas rare dans la pratique; dans  
» ce cas, les victimes ont droit au fonds de limitation à raison de  
» 74 Livres par tonneau de jauge.

» — lorsque par contre les conséquences de l'accident se limitent  
» à des dommages matériels les parties lésées pourront se partager un  
» fonds de 24 Livres par tonneau de jauge.

» — lorsqu'il y a concours entre les deux espèces de dommages  
» et que les lésions corporelles dépassent le forfait de 50 Livres la por-  
» tion des 24 Livres sera partagée au prorata du solde non payé des  
» dommages corporels et de la totalité des dommages matériels.

» — Il est bien entendu que les montants des forfaits, la monnaie  
» dans laquelle ils seront exprimés et le calcul du tonnage sont aban-  
» donnés à la décision de notre assemblée.

» Reste alors la faculté de conversion et la date à laquelle cette  
» conversion doit se faire. Personne n'a critiqué la faculté de con-  
» version dont la nécessité paraît évidente, mais qui du débiteur ou  
» du créancier doit subir le risque du change ?

» Le premier projet fixait comme date celle de l'accident. Cette  
» solution a été vivement critiquée; elle mettait le risque de change  
» à charge de la victime; elle a été remplacée par une disposition fixant  
» plusieurs dates : celle du paiement, celle de la constitution du fonds  
» de limitation, celle de la fourniture d'une caution ou d'une autre  
» garantie.

» Les deux premières (paiement ou constitution du fonds de limi-  
» tation) me paraissent répondre aux vœux qui ont été exprimés. La  
» troisième par contre crée un nouvel élément d'incertitude qu'on avait  
» précisément voulu éviter. La constitution du fonds équivaut à un  
» paiement libératoire; il n'en est pas de même de la fourniture d'une  
» caution, laissant ouverts les débats sur la responsabilité. Elle ne peut  
» être traitée sur le même pied que les deux autres hypothèses et devrait  
» donc logiquement disparaître de la convention.

» L'art. 4 a été considérablement simplifié, tout en amalgamant  
» l'ancien art. 4 et l'ancien art. 5 qui disparaît comme une disposition

» distincte. Il soulève cependant une grave question celle des privilèges  
» et de leur rang. L'art. 4 transporte certains privilèges frappant le  
» navire sur le fonds de limitation. En principe, pareille opération est  
» juridiquement concevable; c'est ce qui se passe d'ailleurs maintenant.  
» Lorsque le propriétaire qui entend limiter sa responsabilité, verse entre  
» les mains d'un liquidateur le forfait dû, les privilèges se reportent sur  
» cette somme qui est censée consignée en lieu et place du navire.

» Cependant le nouvel article placera les nations qui ont ratifié  
» la Convention de 1926 sur les privilèges et hypothèques, dans une  
» situation difficile. Désormais l'assiette des privilèges ne serait plus  
» constituée par le navire ou par son substitut, le forfait, l'assiette  
» serait le fonds de limitation. Ainsi le système proposé risque d'en-  
» traîner la révision d'un grand nombre de lois internes sur les privi-  
» lèges et met en question la Convention de 1926. Les deux matières,  
» en effet, me paraissent indissolublement liées. Il appartiendra à votre  
» assemblée de se prononcer sur ce problème délicat et complexe.

» Sans doute la difficulté ne paraît pas insurmontable, mais nous  
» ne pouvons pas l'esquiver. Des objections ont été faites : qu'ad-  
» viendra-t-il des créances privilégiées qui n'émargent pas au fonds  
» de limitation, par exemple celle de l'Etat, celle de l'équipage, celle  
» du sauveteur ? La réponse selon moi est la suivante : ces créanciers  
» demeureront privilégiés sur le navire, indépendamment du fonds de  
» limitation. Si le navire se perd, le sort des créanciers ne sera pas  
» différent de celui qui leur est dévolu sous les législations actuelles;  
» ils ne pourront pas faire valoir leur privilège sur le fonds, pas plus  
» qu'ils ne peuvent le faire maintenant, mais leurs créances subsistent.  
» Ils pourront les exercer sur d'autres biens du propriétaire, mais si  
» ces biens sont insuffisants la situation sera celle d'un débiteur en fail-  
» lite et dans ce cas le fonds ne pourra pas être constitué; c'est ce que  
» notre éminent collègue, Monsieur Van Ryn a dit d'une manière ex-  
» cellente au cours de la réunion d'Anvers, en exposant que la consti-  
» tution du fonds ne se conçoit qu'au profit d'un propriétaire de navire  
» solvable, c'est-à-dire d'un propriétaire de navire in bonis; mais cette  
» considération-là entraîne, me semble-t-il, la discussion hors du cadre  
» de la convention sur la limitation de la responsabilité.

» A la fin de l'art. 4, vous avez lu, Messieurs, une note disant que  
» la limitation du nombre de lieux où le fonds pourra être constitué,  
» sera réservée pour être examinée et discutée ultérieurement.



» Je vais vous dire un mot à ce sujet. L'idée de limiter le nombre  
» de lieux où le propriétaire du navire serait autorisé à constituer son  
» fonds a été accueillie par la grande majorité des membres de la  
» commission internationale. Le but évident est de prévenir les abus.

» Quels ont été les lieux proposés ? Cinq ont été envisagés : le lieu  
» de l'accident, celui du premier port d'escale, le lieu de la saisie, le  
» lieu du principal établissement du propriétaire et le lieu du tribunal.

» L'art. 5 traite des saisies et des cautions. Il n'a fait l'objet  
» d'aucune critique, seule sa rédaction nécessitera une mise au point.

» L'ancien art. 7 a été supprimé. La commission a en effet estimé  
» que son contenu relève de la législation interne : il s'agit des délais  
» qu'un juge pourrait accorder au débiteur afin d'arrêter momentanément  
» l'exécution des décisions de justice qui ont été rendues à sa  
» charge.

» J'en viens, Messieurs, à la synthèse de l'art. 6 qui est le dernier  
» de notre nouveau projet. Le but en est d'éviter que par un détour,  
» le bénéfice de la limitation accordée au propriétaire lui soit enlevé.  
» Le cas signalé par les délégués de Grande-Bretagne est le suivant :  
» Un accident se produit. En vertu de la législation en vigueur, le pro-  
» priétaire peut invoquer la limitation de sa responsabilité, mais comme  
» le dommage est la conséquence d'un acte personnel commis par un  
» membre de l'équipage qui lui, sous l'empire d'une législation actuelle,  
» ne peut pas invoquer une limite de responsabilité les créanciers  
» s'adressent à ces derniers.

» Que faut-il faire en pratique pour éviter que le membre de l'équi-  
» page ne soit définitivement ruiné ? C'est en fin de compte le pro-  
» priétaire ou ses assureurs qui interviennent pour dédommager les  
» victimes. C'est ainsi que par un détour, on voit le bénéfice de la  
» limitation enlevé au propriétaire.

» L'ancien texte qui était celui de l'art. 8 avait soulevé à cet égard  
» de très nombreuses critiques. Il a été tenu compte de ces critiques  
» dans une large mesure, en attribuant le bénéfice de la limitation au  
» profit du capitaine ou des membres de l'équipage responsables d'une  
» faute de navigation et de celles commises dans l'administration du  
» navire.

» Je reconnais que, du point de vue de la logique juridique pure,  
» la solution peut être considérée comme un petit monstre, mais je

» crois, d'autre part, qu'elle peut être accueillie par des considérations  
» finalistes sur le plan des possibilités et des nécessités pratiques. »

**Le Président :** « Je remercie M. Van den Bosch de son exposé.  
» Quelqu'un demande-t-il encore la parole pour formuler des obser-  
» vations d'ensemble sur le projet ?

» Je vous propose, maintenant que la discussion d'ensemble a  
» quelque peu éclairci les difficultés qui existent, d'examiner les obser-  
» vations sur les principaux articles, à commencer par le premier. »

## ARTICLE 1<sup>er</sup>

**M. C. T. Miller** (Grande-Bretagne) (traduction): « Comme je » pense l'avoir dit ce matin, nous admettons que l'art. 1er est trop large.

» Je vous demande de pouvoir examiner en premier lieu le para- » graphe a). Vous remarquerez que le paragraphe a), tel qu'il est » rédigé dans le projet de convention, est destiné à couvrir la respon- » sabilité du propriétaire de navire à l'égard des marchandises avant » l'embarquement, c'est-à-dire pendant que celles-ci se trouvent à quai » en attendant le chargement. Cette règle a été adoptée par suite du » fait que certains armateurs étaient d'avis qu'il fallait les protéger » dans les cas où ils avaient délivré un connaissement — ce que nous » appelons un connaissement « received for shipment » — et où les » armateurs sont responsables de la marchandise, qui se trouve à quai » ou en magasin en attendant l'embarquement.

» Certaines personnes ont exprimé l'avis que dans ces circonstan- » ces les propriétaires de navires sont actuellement presque toujours » protégés par les règles de La Haye (art. 4, règle 5) qui limitent » leur responsabilité à £ 100 — actuellement £ 200 en vertu du Gold » Clause Agreement — par colis. Nous sommes très enclins à admettre » le point de vue de certaines associations nationales suivant lequel » le propriétaire de navire devrait se contenter de cette limite.

» C'est la raison pour laquelle nous proposons, dans un but de » simplification, comme nos amis français l'ont suggéré à plusieurs » reprises, la rédaction que voici : « perte de vies ou dommages cor- » porels causés à toute personne ou perte ou dommages de tout bien » à bord du navire ».

» J'ai ajouté « Perte de vie ou dommages corporels causées à » toute personne... » étant donné qu'en vertu de notre loi, et je pense » qu'il en est de même en vertu des lois du Continent, le propriétaire » peut limiter sa responsabilité pour des pertes de vies humaines et des » lésions corporelles relatives à des personnes qui se trouvent effective- » ment à bord de son navire, peu importe la cause de la catastrophe.

» Il peut également limiter sa responsabilité pour des pertes ou dommages matériels indépendamment de la cause de la catastrophe.

» Je devrais peut-être préciser que la différence entre le paragraphe a) et le paragraphe b) (qui sera examiné dans un instant) consiste en ceci :

» — sous le paragraphe a) le propriétaire du navire est autorisé à limiter sa responsabilité indépendamment de la cause du sinistre, indépendamment de la cause de la perte de vie ou des lésions corporelles, indépendamment de la cause des pertes ou des dommages matériels.

» — le paragraphe b) est beaucoup plus important; il accorde au propriétaire le droit de limiter sa responsabilité pour la perte de vie, lésions corporelles ou pertes matérielles en dehors de son navire, que ce soit à terre ou à bord d'un autre navire. Ce paragraphe vise les cas où une catastrophe peut se produire dans le genre de celle du « Grandcamp » et du « Ocean Liberty ».

» En vertu de notre loi — et je crois qu'il en est de même dans beaucoup d'autres pays européens — le propriétaire de navire n'est pas autorisé actuellement à limiter sa responsabilité pour des pertes de vies ou des lésions corporelles causées à terre, et c'est là je crois une très grave lacune de notre loi. En effet, s'il faut admettre le principe de la limitation, le propriétaire de navires devrait être autorisé à limiter sa responsabilité pour des pertes de vies ou des lésions corporelles causées en dehors de son navire et non seulement à bord d'autres navires mais également à terre.

» Nous sommes d'avis toutefois que l'art. 1er b) donne lieu à des objections. Premièrement, il est trop complexe et je sais qu'il est difficile à traduire, tout spécialement en français. Deuxièmement, il est trop large.

» C'est la raison pour laquelle nous proposons ceci : pour ce genre de limitation, les droits des propriétaires de navires devraient être limités aux fautes dans la navigation et l'administration du navire ou dans le chargement, le transport et le déchargement des marchandises.

» Nous proposons pour l'art. 1er b) ceci : « Perte de vie ou dommages corporels causés à toute personne quelconque sauf les personnes à bord du navire, ou perte ou dommages de tous biens ou

» tous droits de toutes sortes sauf les biens à bord du navire, par tout  
» acte ou négligence ou toute faute de la part du capitaine ou du pilote  
» ou de tout membre de l'équipage ou de toute autre personne dont  
» le propriétaire a la responsabilité, se rapportant à la navigation ou à  
» l'administration du navire ou au chargement, au transport, ou dé-  
» chargement du navire ».

» Je crois que ceci est une rédaction plus simple pour l'art. 1er b).  
» J'espère que cette rédaction est inoffensive en ce sens que l'on ne  
» considérera pas que le propriétaire est trop exigeant. Son droit à la  
» limitation est soumis à la condition que la cause du sinistre réside soit  
» dans la navigation, soit dans l'administration du navire, soit dans le  
» chargement, le transport ou le déchargement de la cargaison. Nous  
» pensons que c'est le maximum que le propriétaire d'un navire puisse  
» raisonnablement espérer obtenir.

» A titre de conclusion de l'examen de cet art. 1er, je désire faire  
» une remarque au sujet du paragraphe qui concerne la responsabilité  
» pour l'enlèvement d'épave. C'est une responsabilité pour laquelle les  
» propriétaires de navires, si j'ai bien compris, sont autorisés en vertu  
» des lois continentales à limiter leur responsabilité. Notre loi ne leur  
» accorde pas cette faveur et depuis que ce point a été discuté au Co-  
» mité Maritime International il y a eu des pourparlers entre notre  
» association et nos autorités portuaires dans le but de savoir s'il y  
» avait moyen de trouver un arrangement. Malheureusement, jusqu'à  
» présent, nous n'avons pu obtenir aucun arrangement et c'est la raison  
» pour laquelle nous sommes obligés — dans le cas où la convention  
» serait acceptée — d'inscrire dans le protocole une réserve concernant  
» les dispositions du paragraphe c).

» Le paragraphe d) n'est pas nécessaire dans notre loi, mais j'ai  
» compris qu'il est indispensable à nos amis français par suite de l'af-  
» faire du Lamoricière. Je demande, en conséquence, à nos amis fran-  
» çais de nous faire savoir s'ils ont des objections à formuler au sujet  
» de la rédaction de ce paragraphe.

» Nous en arrivons à l'exception concernant le sauvetage et la con-  
» tribution d'avarie commune. Je crois que tout le monde est d'accord  
» d'exclure ces obligations du champ d'application de la convention.  
» Le deuxième point de ce paragraphe soulève toutefois beaucoup d'ob-  
» jections. Conformément aux lois anglaises, le membre de l'équipage

» d'un navire, qui est blessé par suite d'une négligence d'un autre  
» membre de l'équipage, dispose depuis quelque temps d'une action  
» contre le propriétaire de navire du chef de la négligence d'un de ses  
» préposés. Actuellement le propriétaire de navires constitue un fonds  
» de limitation pour les réclamations des membres de l'équipage con-  
» cernant les pertes de vies ou les lésions corporelles tout comme s'il  
» s'agissait de passagers blessés ou tués. Les membres de l'équipage  
» partagent *pari passu* sans priorité le fonds avec les autres créanciers  
» pour perte de vie ou lésions corporelles.

» Si j'ai bien compris, en Belgique — et je présume qu'il en est  
» de même en France — le propriétaire de navire ne peut pas limiter  
» sa responsabilité en ce qui concerne les pertes de vie et les lésions  
» corporelles lorsque la réclamation est introduite par un membre de  
» l'équipage et c'est la raison pour laquelle nous devons essayer dans  
» cette Convention de couvrir les 2 systèmes. C'est ce que nous avons  
» essayé de faire dans les paragraphes 2 et 3.

» En examinant ces dispositions, nous en sommes arrivés à la  
» conclusion que la rédaction ne nous donne pas entière satisfaction.  
» J'en porte l'entière responsabilité et c'est la raison pour laquelle je  
» propose la rédaction que voici : « aux créances du capitaine, des  
» membres de l'équipage ou de tout autre préposé du propriétaire  
» du navire si, en vertu de la loi régissant leur contrat d'emploi, le  
» propriétaire n'est pas autorisé à limiter sa responsabilité concernant  
» de telles réclamations; si toutefois de telles réclamations sont faites  
» contre le fonds de limitation, elles seront soumises aux dispositions  
» de la présente convention» .

» Nous avons l'impression que cette dernière restriction est néces-  
» saire. Nous pouvons nous tromper, mais il est très difficile d'arriver  
» à une conclusion finale pour les raisons que voici : J'ai compris qu'en  
» Belgique, le membre de l'équipage lésé, ou les ayant-droits d'un  
» membre de l'équipage décédé, n'introduisent jamais de réclamations  
» contre le fonds. Ils n'ont pas de raison de le faire, puisqu'ils ont un  
» droit contre le propriétaire du navire. Ils peuvent saisir son navire  
» et c'est la raison pour laquelle en Belgique un membre de l'équipage  
» n'introduira jamais une réclamation contre le fonds de limitation.  
» Seulement cette convention ne sera pas appliquée exclusivement en  
» Belgique et dans les pays qui ont une loi similaire à la loi belge.  
» Elle sera appliquée dans les pays tels que le nôtre, où la loi est

» complètement différente. C'est la raison pour laquelle je pense qu'il  
» faut stipuler que si les membres de l'équipage introduisent une  
» réclamation contre le fonds de limitation, même si en vertu de la  
» loi régissant le contrat d'emploi, le propriétaire de navires ne peut  
» leur opposer la limitation de sa responsabilité, les membres de l'équi-  
» page devront partager *pari passu* le fonds de limitation avec les autres  
» réclamants pour pertes de vie et lésions corporelles. Nous nous imagi-  
» nons le cas d'un propriétaire d'un navire belge constituant un fonds  
» de limitation, par exemple en Grande-Bretagne par suite du fait que  
» son navire y a été saisi. Si dans ce cas les membres de l'équipage  
» exercent leur action contre le fonds de limitation et si dans ce cas,  
» on oppose au juge anglais la loi belge, qui stipule que le propriétaire  
» de navire ne peut pas limiter sa responsabilité à l'égard des membres  
» de l'équipage, les juges anglais pourraient se trouver dans une situa-  
» tion très difficile en ce qui concerne l'administration des fonds. Il se  
» pourrait que ceci soit inutile, mais nous pensons qu'une exception  
» devrait être faite pour le cas où le fonds de limitation est administré  
» dans un pays où il n'y a pas de lois stipulant que le propriétaire de  
» navires ne peut pas limiter ses réclamations contre les membres de  
» son équipage. »

**M. Jan T. Asser** (Pays-Bas) (traduction): « La délégation hollan-  
» daise est d'avis qu'il faut revoir la rédaction de l'art. 1er comme je  
» l'ai proposé ce matin et qu'il faudrait stipuler clairement que le pro-  
» priétaire de navire ne peut invoquer la limitation que par la consti-  
» tution d'un fonds. Deuxièmement, le fardeau de la preuve, en ce  
» qui concerne le fait ou la faute, devrait incomber à la personne qui  
» invoque tel fait ou faute. »

**M. Atilio Malvagni** (Argentine) (traduction): « L'article 1<sup>er</sup> cou-  
» vre les dommages causés à terre par le personnel terrestre du proprié-  
» taire. Je pense que cette extension est trop vaste car elle permettra  
» d'exonérer le propriétaire de navires de sa responsabilité pour les  
» erreurs commises par le Dock Yard Superintendent, ou par l'em-  
» ployé principal, ou la direction de la firme qui est responsable de la  
» navigabilité du navire. Une telle extension n'est pas admissible. Je  
» me demande pourquoi pareil privilège serait accordé au propriétaire  
» de navires car il s'agit là d'un véritable privilège par rapport à la  
» situation des autres personnes engagées dans un commerce à terre.

» Dans ce cas, en effet, il n'y a pas de rapport avec les causes qui  
» justifient la limitation. »

**M. le Doyen Ripert** (France): « Nous avons trois observations à  
» présenter sur l'article premier.

» Dans le premier alinéa le propriétaire n'est pas responsable lors-  
» que le fait donnant naissance à la créance n'aura pas été causé par  
» la faute personnelle du propriétaire ou commise avec son consente-  
» ment. Dans l'interprétation du texte conforme à la méthode juridique  
» française, ce serait alors le propriétaire qui devrait prouver qu'il n'y  
» a pas eu de faute de sa part, condition qui sera très difficile à remplir.  
» Je crois que l'on améliorerait utilement le texte en disant ceci :  
» « à moins qu'il ne soit établi que le fait a été causé par la faute... »  
» ce serait à la victime à prouver l'existence de la faute et cela écarterait  
» la limitation de responsabilité.

» La seconde observation a trait à l'enlèvement des épaves. Il ne  
» faut pas oublier que dans beaucoup de législations, l'enlèvement des  
» épaves suppose un abandon en nature de celles-ci, puisqu'il faut que  
» l'administration puisse faire enlever l'épave. Il suffira avant le proto-  
» cole de clôture, que des réserves soient faites au cas où la législation  
» nationale imposerait l'abandon en nature pour que le propriétaire  
» ne puisse pas se prévaloir de la limitation de responsabilité.

» La troisième observation a trait aux créances. Mu par un désir  
» d'humanité très louable, on n'oppose pas la limitation de responsa-  
» bilité à l'équipage à condition qu'il s'agisse de l'action des marins  
» en vertu des lois sur l'assurance obligatoire. Presque toujours l'action  
» est intentée par la caisse qui a remboursé le marin contre l'armateur  
» et on invoque contre celui-ci, non pas la loi spéciale mais la respon-  
» sabilité de droit commun et on voit alors réapparaître la responsabilité  
» de l'armateur sur le pied de l'article 1382. Si vous vouliez bien insérer  
» une mention disant qu'il s'agit uniquement d'une créance personnelle  
» des marins à l'exclusion de toute action en responsabilité, nous aurions  
» pleinement satisfaction. »

**Le Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) (traduction): « En vertu  
» de l'art. 1er du projet actuel, il n'y aura pas de possibilités de limi-  
» tation si l'événement qui donne lieu à la réclamation est survenu par  
» le fait ou faute du propriétaire de navires. Aux Pays-Bas, il y a eu  
» une opposition très nette contre ce principe. Quoique ce dernier ait été



» incorporé dans la Convention de 1924, il n'a pas été inséré dans  
» notre code maritime de 1927, qui stipule qu'un propriétaire de na-  
» vires ne peut pas limiter sa responsabilité dans le seul cas où la perte  
» ou les dommages ont été causés intentionnellement ou par suite de  
» grave négligence personnelle. Le fait que la Convention de 1924 exclut  
» le cas du fait ou de la faute du propriétaire de navire est probablement  
» une des raisons pour laquelle les Pays-Bas n'ont pas adhéré à cette  
» convention.

» Nous avons trois objections majeures à formuler : premièrement  
» le principe de l'art. 1er semble illogique; deuxièmement, il restreint  
» les possibilités de limitation; troisièmement la rédaction en est am-  
» bigüe et donnera lieu à des interprétations divergentes dans les divers  
» pays.

» En ce qui concerne le premier point, suivant le texte actuel du  
» projet, la moindre négligence de la part du propriétaire enlève à  
» celui-ci le droit à la limitation. Pourquoi dans ce cas écarter de ce  
» principe le cas où le capitaine, qui est en même temps co-propriétaire  
» ou propriétaire unique du navire, commet une erreur ou une faute  
» consciente.

» A mon avis, il n'y a pas de raison valable de faire une distinc-  
» tion entre un propriétaire qui n'est pas capitaine et celui qui l'est pour  
» autant que sa négligence soit en jeu.

» Il y a un système beaucoup plus logique qui consiste à enlever  
» au propriétaire du navire le droit à la limitation uniquement dans  
» le cas d'une faute intentionnelle ou peut-être d'une grave négligence.  
» Dans ces deux cas il est raisonnable d'exclure le droit à la limitation.

» En ce qui concerne le deuxième point, nous sommes d'avis que  
» le principe du fait ou faute restreint trop fort le droit de limitation.  
» Il s'avérera, en pratique, que les événements, qui donnent lieu à des  
» réclamations dans le cadre de l'art. 1er, arrivent très souvent par  
» suite d'un fait ou faute du propriétaire. (Le Baron Van der Feltz  
» donne l'exemple d'une collision survenue au moment où l'officier  
» commandant le navire n'était pas en possession d'un brevet réglemen-  
» taire, ceci à l'insu du propriétaire de navires).

» En ce qui concerne le troisième point, nous sommes d'avis que  
» le texte est ambigu. Le texte anglais mentionne « where the occur-  
» rence giving rise to the claim has taken place without the actual

» fault or privity... » tandis que le texte français porte : « donnant naissance à la créance n'aura pas été causée par la faute personnelle du propriétaire ». Quoique ce ne soient que des questions de détail, je crois devoir attirer votre attention sur la différence entre « has taken place » et « n'a pas été causée ».

» Le mot « actual fault or privity » couvre une notion bien connue dans le droit anglo-saxon; à notre avis, il sera très difficile de trouver une notion équivalente dans les différents pays qui vont ratifier la Convention.

» Actuellement, une conférence diplomatique est réunie à La Haye. Elle a pour objet la révision de la Convention de Varsovie et envisage de ne priver le transporteur du bénéfice de la limitation que dans le cas de faute intentionnelle. Cette innovation se justifie de l'avis du comité juridique de l'I.C.A.O. d'une part par l'augmentation du montant de la limite et d'autre part par le fait que l'expression « faute » donne lieu à des interprétations divergentes dans les différents pays.

» Je pense que nous devons suivre nos collègues de l'I.C.A.O. »

## ARTICLE 2

**M. de Grandmaison** (France): « Nous avons une brève observation » à présenter au sujet de l'art. 2, et nous demandons l'addition d'un » paragraphe trois.

» Nous sommes préoccupés en effet par la situation suivante : le » fonds de limitation peut être constitué dans des conditions différentes. » Ce fonds peut être constitué par un armateur, un propriétaire de » navires qui reconnaît sa responsabilité mais qui ne peut pas effective- » ment payer ses créanciers pour diverses raisons, par exemple, si ses » créanciers ne sont pas d'accord entre eux, que certains prétendent à » un privilège, que d'autres contestent. Dans ce cas, l'armateur con- » stitue le fonds tout en reconnaissant sa responsabilité. Mais l'arma- » teur, le propriétaire du navire peut constituer le fonds comme une » garantie pour obtenir, par exemple, la mainlevée de la saisie de son » navire. Voilà le fonds constitué. Le procès va se dérouler. Il peut » durer un an, deux ans ou trois ans. Et pendant ce temps-là la situa- » tion financière du propriétaire de navires peut changer et il est pos- » sible que, au moment où la créance des divers créanciers sera recon- » nue par une décision de justice définitive, il y ait d'autres créanciers » dont les créances ne sont pas réduites par notre convention, ceux que » nous appellions ce matin « ordinaires », c'est-à-dire par exemple, le » banquier qui a une créance sur son client, l'armateur.

» Il est possible que ces créanciers ordinaires aient saisi le fonds » car le fonds de limitation est resté la propriété de celui qui l'a con- » stitué. Ce fonds de limitation fait toujours partie du patrimoine de » l'armateur, du propriétaire du navire qui a constitué le fonds.

» Il nous semble qu'il est raisonnable d'adopter une formule qui » permet de consacrer le fonds de limitation à la garantie exclusive des » créances pour sûreté desquelles il a été constitué.

» Nous avons dans notre droit français une procédure analogue. » Elle est relative à la saisie-arrêt. Lorsque quelqu'un se prétend créan- » cier d'une autre personne, il peut prendre une mesure conservatoire

» si le juge l'y autorise, par une saisie-arrêt entre les mains des ban-  
» ques, par exemple sur le compte de son débiteur, si le débiteur con-  
» teste sa responsabilité pour obtenir la mainlevée de la saisie, il dit  
» au juge : je suis disposé à déposer les fonds, et les voici. La saisie est  
» levée, mais la loi prévoit que ce dépôt de fonds ainsi constitué est  
» affecté spécialement à la garantie de la créance pour laquelle la saisie  
» avait été faite et cela constitue un privilège exclusif de tout autre  
» profit du créancier. A partir de ce moment, le procès peut se dérouler,  
» durer deux ans, trois ans. Pendant ce temps, la situation du débiteur  
» peut devenir mauvaise, il peut tomber en faillite, cela n'a pas d'im-  
» portance car le fonds est affecté spécialement au créancier. Nous  
» pensons donc qu'il serait simple de reprendre la même idée et d'ajou-  
» ter un paragraphe trois à l'article deux disant : « Le fonds ainsi  
» constitué sera affecté spécialement à la garantie des créances pour  
» sûreté desquelles le fonds est constitué et un privilège exclusif de  
» tout autre leur sera attribué sur le dit fonds ».

» Le tiers détenteur sera évidemment celui qui aura le fonds entre  
» les mains.

» Il s'agit d'une mesure de sécurité. Il paraît juste que les  
» créanciers qui ont saisi le bateau de leur débiteur voient la saisie  
» disparaître parce qu'un fonds est constitué. Il faut que ces gens-là  
» ne courent pas le risque de l'insolvabilité de leur débiteur. Pour ne  
» pas courir ce risque il faut que le fonds soit affecté. »

**M. Cyril Miller** (Grande-Bretagne) (traduction): « Mtre de Grand-  
» maison s'imagine le cas où un propriétaire de navires constitue un  
» fonds et se défend dans un procès concernant sa responsabilité pen-  
» dant deux ou trois ans, et où lorsqu'enfin la cour suprême décide  
» que le fonds a été saisi par un créancier ordinaire, par exemple une  
» épouse réclamant une pension alimentaire. En vertu de notre loi,  
» cela n'est pas possible. Cela n'est apparemment pas le cas en France  
» et nos amis français demandent d'ajouter un paragraphe trois stipu-  
» lant que le fonds de limitation ne profitera qu'aux personnes titulaires  
» d'une action résultant de l'événement visé. Nous n'avons aucune  
» objection à ce que le paragraphe 3 soit inséré dans la convention. »

**M. J.A.L.M. Loeff** (Pays-Bas) (traduction): « Je désire donner  
» quelques précisions au sujet de notre point de vue en ce qui concerne  
» le paiement au Tribunal.

» A notre avis le paiement au Tribunal est une procédure qui peut  
» être entamée avant que la question de la responsabilité ne soit tran-  
» chée. Dans le cas où la responsabilité du propriétaire du navire est  
» reconnue, le paiement a un effet retro-actif.

» J'ai l'impression que ceci ne constitue qu'un développement du  
» système suivi par nos amis français. »

### ARTICLE 3

**M. E. Fløystad** (Norvège) (traduction): « Compte tenu de la » dévaluation des monnaies depuis l'adoption de la Convention ac- » tuelle, la délégation norvégienne est complètement d'accord de ma- » jorer, comme il a été proposé, la limite par tonne de £ 8.- à £ 24.- » en ce qui concerne les réclamations matérielles.

» La délégation norvégienne ne peut toutefois pas approuver la » majoration proposée de £ 8.- à £ 50.- en ce qui concerne les récla- » mations pour pertes de vies ou lésions corporelles. Même si une telle » majoration paraît justifiée et désirable du point de vue social et » éthique, nous sommes d'avis que la proposition va trop loin étant » donné qu'elle rend le principe fondamental d'une limitation illusoire.

» Nous sommes d'avis, d'autre part, qu'il ne s'agit pas unique- » ment d'une question d'assurance. En effet, l'argent nécessaire à » couvrir l'augmentation de responsabilité devra naturellement être » fourni, en dernier ressort, par les propriétaires de navires indépen- » damment de la catégorie d'assureurs intéressés.

» A titre de conclusion, la délégation norvégienne doit maintenir » pour les motifs précités, son point de vue suivant lequel la limite » en ce qui concerne la perte de vies et lésions corporelles, doit égale- » ment être fixée à £ 24.- de façon à ce que le fonds de limitation » disponible pour les deux groupes de réclamations, ne puisse pas » dépasser £ 48.- par tonne.

» J'ajouterai que par suite du fait que la navigation maritime » occupe une place prépondérante dans notre vie sociale et économique, » il est probable que le Gouvernement et le Parlement norvégiens n'ac- » cepteront pas le chiffre de £ 74.-; nous avons donc à faire face au » problème inverse de celui que connaît la délégation anglaise. »

**M. L. Dor** (France): « En ce qui concerne les 24 Livres, il me » semble qu'il ne s'agit pas d'une augmentation de la responsabilité » des armateurs puisque avant 1914 ils payaient 8 Livres or et qu'il

» est reconnu que 24 Livres papiers ne valent certainement pas plus  
» que 8 Livres or. C'est donc purement et simplement le retour à la  
» situation d'avant la première guerre.

» Enfin, même pour les 50 Livres, en cas d'accidents corporels,  
» qui ont tant effrayé certains membres notamment Mr. Berlingieri,  
» le multiplicateur trois par rapport à 1914 à ici aussi été appliqué.  
» Avant 1914 l'armateur payait 15 Livres or comme limitation pour les  
» dommages corporels. On peut dire que 50 Livres n'est pas très diffé-  
» rent.

» J'attire enfin votre attention, comme je l'ai déjà fait ce matin,  
» sur le fait qu'il ne s'agit pas seulement de rédiger un projet de con-  
» vention mais qu'il faut aussi le faire ratifier par une conférence  
» diplomatique et surtout par nos Parlements. Or, l'état d'esprit de  
» tous les Parlements sur cette question des dommages corporels a  
» grandement changé. Celui des Tribunaux également. Les Tribunaux  
» français notamment sont beaucoup plus larges, beaucoup plus libé-  
» raux aujourd'hui dans le calcul des indemnités qu'ils accordent aux  
» veuves des marins ou des passagers qui ont perdu la vie au cours  
» d'un abordage qu'il ne l'était il y a 10 ou même 5 ans. »

**M. Martin Hill** (Grande-Bretagne) (traduction): « Des objections  
» ont été formulées au sujet de la disposition du paragraphe 2 de  
» l'art. 3 de la présente Convention, stipulant qu'aucun navire ne sera  
» considéré comme jaugeant moins de 500 tonneaux.

» Je désire préciser, au préalable, que les propriétaires de cabo-  
» teurs, de remorqueurs et d'allèges dont l'activité est importante dans  
» notre pays, ont fait valoir qu'il serait déraisonnable d'admettre que  
» pour les besoins de la limitation, les navires jaugeant plus que leur  
» tonnage respectif.

» Tel n'est pas le point de vue de l'Association Britannique de  
» Droit Maritime. Tel n'est pas non plus le point de vue, si j'ai bien  
» compris, de la Sous-Commission Internationale qui s'est réunie à  
» Anvers et qui a examiné ce point particulier.

» M. C. Miller a insisté dans ses commentaires tout particulièrement  
» en ce qui concerne les réclamations pour pertes de vies humaines  
» et de lésions corporelles, sur le fait que nous devons donner satisfac-  
» tion aux parlements compte tenu de l'opinion de ces parlements en  
» matière de justice sociale.

» Peu importe les chiffres que vous acceptiez vous arrivez, en ce  
» qui concerne les petits navires, à des sommes dérisoires, que les par-  
» lements n'accepteront pas, à notre avis.

» En partant de 500 tonnes et de £ 74.- nous arrivons à une  
» responsabilité maximum de £ 37.500.-.

» J'ai l'impression qu'aucun parlement ne va partager le raisonne-  
» ment suivant lequel un propriétaire de navires ne peut pas trouver  
» une police d'assurances couvrant £ 37.500.-.

» Actuellement, tout conducteur de véhicule a une police couvrant  
» ce montant. »

**M. F. Halvorsen** (Norvège) (traduction): « Il n'y a probablement  
» pas de pays où il y a un trafic côtier effectué par de petits navires,  
» plus important que celui de la Norvège. La quantité de marchandises  
» transportées par des petits caboteurs est estimée au double du trafic  
» effectué par chemin de fer. Peu de ces navires jaugeant plus de 300  
» tonnes; la majorité jauge moins de 100 tonnes.

» Cette branche de l'industrie maritime norvégienne connaît de  
» grandes difficultés financières et si nous admettons que les petits  
» navires seront considérés comme jaugeant 500 tonnes ou 300 tonnes  
» pour le calcul de la limitation de la responsabilité, l'augmentation  
» de la prime d'assurance constituera une charge lourde pour les pro-  
» priétaires.

» C'est la raison pour laquelle l'Association norvégienne de Droit  
» Maritime se permet de suggérer la modification de l'art. 3 para-  
» graphe 2 qui a été formulée dans ses observations écrites. Nous  
» proposons que pour les navires de moins de 300 tonnes, la respon-  
» sabilité soit basée sur la valeur saine du navire au moment de l'ac-  
» cident et qu'en aucun cas la limite ne dépasse £ 24.- par tonne cal-  
» culé sur la base de 300 tonnes.

» Il ne nous échappe guère que notre proposition trouble un peu  
» la simplicité réalisée dans la proposition britannique mais nous ne  
» voyons pas d'autre solution au problème des petits navires si ce  
» problème doit être résolu dans la Convention.

» Nous ne serons pas surpris d'apprendre que notre proposition  
» soulève des objections.

» A ce sujet nous tenons à préciser que si l'Association britannique  
» estimait que nous ne pouvons d'aucune façon baser la limitation



» sur la valeur du navire, nous proposerions d'exclure les petits navires  
» (p.ex.: jaugeant moins de 300 tonnes) du champ d'application de  
» la Convention et de soumettre leur limitation à la Législation Na-  
» tionale. »

**M. K. Pirieus** (Suède) (traduction): « La question des petits  
» navires est une question très difficile. Il y a les petits chalutiers, il y a  
» les caboteurs mais il y a aussi les coûteux remorqueurs. Il n'est cer-  
» tainement pas facile de régler d'une façon équitable tous leurs besoins  
» particuliers.

» Je suis d'avis que nous devons affronter ce problème d'une ma-  
» nière un peu différente de celle exposée si habilement par M. M. Hill.  
» Nous ne pouvons pas imposer une charge trop lourde aux proprié-  
» taires de petits navires étant donné que les faibles ne sont pas tou-  
» jours du côté des créiteurs et qu'il est possible que les débiteurs  
» soient des économiquement faibles. Les Parlements font toujours  
» attention à cette question.

» La délégation suédoise est d'avis que nous ne pouvons pas accep-  
» ter la limite de 500 tonnes.

» Je pense que la proposition norvégienne est très intéressante non  
» seulement parce qu'elle est plus facile mais parce qu'elle constitue la  
» meilleure solution du problème des petits navires; c'est la solution  
» qui consiste à stipuler que les navires jaugeant moins de 300 tonnes  
» restent soumis à la Législation Nationale. »

**Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) (traduction): « Il sera diffi-  
» cile pour nous d'accepter le paragraphe 2 de l'art. 3 si le minimum  
» de 500 tonnes est maintenu.

» Aux Pays-Bas il y a 1.285 navires de mer totalisant près de  
» 3.000.000 de tonnes. De ces 1.285 navires 754 jaugeant moins de  
» 500 tonnes et totalisent 2.250.000 tonnes. En vertu de la loi hollan-  
» daise actuelle, un navire de 500 tonnes peut limiter sa responsabilité à  
»  $\pm$  £ 7.000.-. Si la Convention était acceptée, la limite de la respon-  
» sabilité de ce navire atteindrait  $\pm$  £ 38.000.-.

» Pour un navire de 100 tonnes, la limite hollandaise est actuel-  
» lement de  $\pm$  £ 1.400.-. Cette somme serait également élevée à  
» £ 38.000.-.

» Ces 754 navires ne s'occupent pas uniquement du trafic entre  
» les différents ports des Pays-Bas; ils parcourent au contraire toutes

» les mers du monde, Mer Baltique, Méditerranée, les mers anglaises,  
» irlandaises, les côtes françaises, espagnoles, portugaises, africaines et  
» sud-africaines.

» Il en résulte que la proposition faite par la délégation norvégienne  
» et appuyée par M. Pineus de la délégation suédoise, ne peut pas être  
» acceptée par la délégation néerlandaise étant donné que ses navires  
» ne doivent pas limiter leur responsabilité dans leur propre pays mais  
» dans les autres pays et qu'il est très difficile, de ce fait, d'accepter  
» la proposition qui a été faite si nous voulons obtenir une uniformité.  
» Nous pensons toutefois qu'il est possible d'arriver à un compromis  
» à condition que la limite actuelle de 500 tonnes soit considérablement  
» diminuée et, en ce qui me concerne, je pense que le chiffre de 300  
» tonnes permettra d'écartier les objections formulées par la délégation  
» néerlandaise. »

**Le Président** lève la séance.

*Mardi 20 septembre 1955.*

---

SEANCE DU MATIN

---

**M. Boeg** (Danemark) : « La délégation danoise a quelques re-  
» marques à formuler.

» A l'art. 3, on donne au paragraphe 1er a) et b) la définition  
» de ce qu'on appelle « dommage matériel » et « dommage corporel ».  
» On déclare ensuite que cette définition s'appliquera aussi bien aux  
» questions traitées à l'art. 3 qu'aux questions traitées à l'art. 4.

» Personnellement, je n'ai pas très bien compris pour quelles rai-  
» sons on ne peut rédiger de la même manière l'article 5. Il me semble  
» que les problèmes sont les mêmes et qu'il serait bien plus logique  
» d'employer la même terminologie à l'article 5 qu'aux articles 3 et 4.

» Pour ce qui est dit au paragraphe 2, nous sommes d'accord avec  
» nos amis scandinaves que le chiffre de 500 tonneaux est bien trop  
» élevé et la délégation danoise propose une limite de 250 tonnes.

» En ce qui concerne la question des dommages matériels, nous  
» sommes d'accord avec la proposition faite par la Norvège, en ce  
» sens qu'on peut accepter les 24 Livres par tonneau.

» En ce qui concerne les dommages corporels, on aurait pu égale-  
» ment accepter le montant de 24 Livres proposé par nos amis norvé-  
» giens, puisque de cette manière on arrivera au maximum de 24 + 24,  
» c'est-à-dire 48 Livres. »

**M. K. Jansma** (Pays-Bas) (traduction) : « Je prends la parole à  
» titre personnel en ma qualité de membre titulaire du Comité Mari-  
» time International... »

» Je me demande combien une augmentation de la responsabilité  
» conformément au nouveau projet de convention, coûtera au proprié-

» taire de navires... Je crois que mes collègues juristes savent que dans  
» beaucoup de pays les juges ont une tendance à accorder des indem-  
» nités considérables à une persona miserabilis et surtout lorsqu'ils  
» savent que ce sont les assureurs qui paient. Je suis sûre que cette  
» convention s'avérera plus chère qu'on ne le pense actuellement, pour  
» les propriétaires de navires. Le projet de convention a été présenté  
» comme une mesure d'intérêt social; il faudrait cependant faire quel-  
» que chose pour empêcher que des gouvernements et des parlements  
» progressistes n'aillent plus loin. En effet, nous ne pouvons pas perdre  
» de vue qu'en vertu de la législation sociale actuelle une personne  
» blessée ne peut pas obtenir de sommes fantastiques. Par exemple, les  
» employés soumis à une assurance-accident obligatoire n'obtiennent  
» pas des sommes indéterminées qui doivent être fixées par le tribunal  
» mais ils n'obtiennent que des montants fixés par la loi en tenant  
» compte de leur salaire; à l'exception de cas de faute ou de négligence  
» grave, ces plafonds ne sont jamais dépassés. Je tiens à préciser que  
» si le but de cette convention est de prendre une mesure sociale, elle ne  
» contient précisément pas ces plafonds et je ne vois pas comment l'on  
» pourrait les y introduire.

» Comme nous n'avons toutefois pas ces plafonds il est de pre-  
» mière importance de ne pas fixer le maximum plus haut qu'il n'est  
» absolument nécessaire. En effet, l'augmentation de la limite entraînera  
» une augmentation des frais d'exploitation pour les propriétaires de  
» navires.

» Le chiffre de £ 50, si j'ai bien compris, est uniquement basé  
» sur le vague sentiment qu'il plaira aux Parlementaires. Je suggère  
» qu'il soit basé sur quelques statistiques et il doit y avoir des statisti-  
» ques puisqu'on nous assure que les £ 50 ne seront pratiquement  
» jamais atteintes.

» Je voudrais savoir en conséquence, — et je suggère au Comité  
» de faire les recherches nécessaires — dans quelle mesure le chiffre  
» de £ 50 convient et pourquoi un chiffre inférieur n'est pas suffisant. »

**M. Spiliopoulos** (Grèce): « A titre de réponse à l'objection faite  
» par la plupart des délégués, que le projet anglais est en vérité  
» une augmentation de la responsabilité de l'armement, et que ceci  
» entraînerait mathématiquement et logiquement du moins une aug-  
» mentation des frais d'assurances, Sir Gonne Pilcher a conseillé à

» ceux qui soutenaient cette thèse, de s'adresser à Messieurs Cyril Mil-  
» ler, Martin Hill et Raynor pour prendre conseil.

» Ce conseil remplacerait aux yeux de Sir Gonne Pilcher tout  
» autre argument, que nous souhaiterions vraiment connaître, contre  
» cette thèse et que nous n'avons jamais encore entendu jusqu'à présent.  
» Mais si ce conseil, faute d'arguments juridiques, est une preuve de  
» la bonne foi et du bon sens qui domine la jurisprudence britan-  
» nique, il ne peut malheureusement servir d'argument pour les juristes  
» continentaux vis-à-vis de leurs parlements ou de toute autre autorité  
» compétente...

» En outre, il ne peut y avoir de doute au sujet du fait que les  
» contributions des armateurs dans les clubs seront augmentées et que,  
» en ce qui concerne les assurances corps, si les primes ne sont pas  
» augmentées, les valeurs assurées seront majorées, ce qui revient au  
» même...

» Pour finir je me réserve de prouver ultérieurement, chiffres à  
» l'appui, que les taux proposés par l'association britannique sont d'une  
» excessivité intolérable. »

**M. C.D. Raynor** (Grande-Bretagne) (traduction) : « Je crois  
» qu'il convient actuellement que je donne en ma qualité d'assureur-  
» corps et d'assureur-collisions quelques détails au sujet des remarques  
» faites par Sir Gonne Pilcher.

» Je voudrais vous faire part de mon point de vue personnel sui-  
» vant lequel les répercussions financières éventuelles sur les frais d'as-  
» surances sont négligeables en fait. Le nombre de litiges entraînant  
» une limitation sur la base actuellement en vigueur est peu important.

» Certaines personnes ont été horrifiées par le chiffre de £ 74; en  
» réalité, les propriétaires de navires modernes coûteux seraient exposés  
» à des limites plus élevées si celles-ci étaient basées sur la valeur  
» du navire.

» Qu'il me soit permis de rappeler, en outre, ce que j'ai dit à  
» Brighton. De 1925 à 1952 les tribunaux anglais ont eu à connaître de  
» 140 cas de limitation dont le total des fonds de limitation atteignait  
» moins que £ 2.750.000.

» En plus, l'accroissement du montant payé en vertu d'une respon-  
» sabilité pour abordage sera largement contre-balancé par les récupé-  
» rations du chef des dommages causés aux navires assurés. En ce qui

» concerne le taux d'assurance, celui-ci est basé en réalité sur l'expé-  
» rience et il me semble qu'il est peu probable qu'on demande immé-  
» diatement une augmentation de prime. Je suis sûr que les assureurs  
» accepteront d'attendre le résultat de l'expérience.

» Finalement, je désire vous rappeler qu'on a fait valoir qu'en  
» vertu de la nouvelle convention les propriétaires de navires auront  
» à faire face à de nouvelles charges. Qu'il me soit permis de vous  
» rappeler que les propriétaires de navires ne sont pas toujours du  
» côté de ceux qui paient. »

**M. de Grandmaison** (France): « Quelle est la position que prend  
» l'armement français en ce qui concerne la question des limitations  
» proposées de 24 et 50 Livres et la question du tonnage minimum de  
» 500 tonnes ?

» C'est une position réaliste. Nos armateurs ne sont pas désireux  
» d'augmenter le coût de leur exploitation, mais ils considèrent que  
» cette convention nouvelle est la dernière chance que nous ayons d'évi-  
» ter le retour au droit commun.

» Il semble qu'il y ait une confusion dans l'esprit de certains ici;  
» qui considèrent que si la convention d'aujourd'hui n'est pas admise,  
» automatiquement ils retomberont dans leur législation nationale qui  
» consacre un système de limitation de responsabilités extrêmement  
» avantageux.

» Mais l'armement français considère que si cette convention nou-  
» velle n'est pas ratifiée et admise par la majorité des pays maritimes,  
» nécessairement nous allons aboutir à un renversement législatif dans  
» un très grand nombre de pays et on supprimera la limitation de  
» responsabilité des propriétaires de navires.

» C'est une question qui ne sera pas discutée par le Comité Mari-  
» time International, c'est une question qui ne sera pas discutée par  
» les gouvernements, mais c'est là une question qui sera discutée au  
» parlement par le député moyen qui a sur cette question des vues  
» simples : il pense par exemple que si vous êtes tué par une bicyclette,  
» la situation est la même que si vous étiez tué par une « Rolls Royce »,  
» la veuve et les enfants subissent le même dommage et ils doivent être  
» payés.

» Si au Parlement on reprenait l'exemple donné par notre ami  
» américain hier, l'affaire du « Grandcamp », le député dirait : voici

» le Grancamp, il est à quai, il explose, il détruit une ville et tue  
» 2.000 personnes. Système de limitation : on abandonne le Grancamp,  
» pas un sou n'est payé. Mais si à côté du Grancamp, sur le quai,  
» il y a une petite manufacture, une petite usine et qu'elle explose au  
» lieu que ce soit le Grancamp, alors ce petit usinier, qui ne possède  
» que son usine, paiera jusqu'à son dernier centime. Notre Parlement  
» ne comprendra pas cela.

» Nous pensons donc que c'est notre dernière chance et que nous  
» jouons avec le feu. Alors l'armement français pense que ce n'est pas  
» acheter trop cher la sécurité d'une convention sur la limitation de  
» responsabilités que d'accepter peut-être les limites qui sont propo-  
» sées. Si on peut conclure un compromis et si on peut admettre d'en-  
» visager une limite inférieure, nous pensons cependant qu'il y a un  
» danger. Il faut que ces limites soient substantielles, qu'elles ne puis-  
» sent pas être considérées comme dérisoires et nous pensons que pour  
» que ces mesures soient admises par nos parlements, il faut d'abord  
» qu'elles aient été admises par une convention internationale qui réu-  
» nisse la majorité des nations maritimes.

» Notre seconde observation sera extrêmement brève. L'article 3  
» n'a pas défini quel était le tonneau de jauge envisagé. Nous abou-  
» tissons à dire qu'il est préférable de reprendre le tonneau de jauge  
» tel qu'il a été défini dans la convention de 1924 — il n'y a pas eu  
» de difficultés depuis 1924 et nous pensons que c'est la meilleure  
» formule — il faudrait donc le dire dans l'art. 3.

» Troisième et dernière observation : l'art. 3 in fine traite de la  
» constitution du fonds de limitation ou de la fourniture d'une garantie  
» pour obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire du navire.

» Il est prévu dans ce dernier paragraphe que le fonds de limitation  
» ainsi constitué ou que cette garantie de banque pourra donner lieu  
» à conversion dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds  
» est constitué ou la garantie fournie.

» Nous voudrions faire préciser ceci : Lorsque le propriétaire du  
» navire, décide de payer ses créanciers, il paie et c'est fini. Mais, si  
» pour une raison quelconque au lieu de payer, il entend donner une  
» garantie, alors le propriétaire du navire reste obligé lorsqu'il paie,  
» de donner à ses créanciers le montant plein de la limite prévue par  
» la convention, qui est une limite or. Si, du moment de la constitution

» du fonds converti dans la monnaie nationale du lieu de la constitution  
» du fonds, cette monnaie a dévalué, qu'elle a perdu la moitié ou les  
» deux tiers de sa valeur, il est bien évident que ce ne peut pas être  
» au risque du créancier, c'est au risque du débiteur.

» C'est la raison pour laquelle nous avons préparé un texte qui  
» serait le dernier paragraphe de l'art. 3 et que j'aurai l'honneur de  
» déposer entre les mains de M. le Président, sur le bureau de la con-  
» férence. En voici le texte.

» « Lorsqu'un propriétaire usera du droit de limiter sa responsa-  
» bilité par application des dispositions de la présente Convention, les  
» montants prévus au présent article pourront être convertis pour les  
» besoins de toute procédure dans la monnaie nationale de l'Etat dont  
» relève le tribunal saisi au cours du change en vigueur selon le cas, à  
» la date du paiement effectué aux créanciers ou à celui de la consti-  
» tution du fonds ou à celui de la date de la fourniture d'une caution  
» ou de toute autre garantie, les variations de change seront supportées  
» par le propriétaire tant qu'il n'aura pas effectué le paiement aux  
» créanciers ou qu'il n'aura pas constitué le fonds avec déclaration  
» expresse de la reconnaissance de sa responsabilité et mis ce fonds  
» à la libre disposition de ses créanciers ».

» Nous vous demandons, Messieurs, de bien vouloir examiner ce  
» texte, qui me paraît raisonnable et ne comporte aucune difficulté,  
» il constitue une garantie essentielle pour les créanciers à qui on oppo-  
» sera un fonds de limitation ou une limitation quelconque de respon-  
» sabilité. »

**M. H.G. Röhreke** (Allemagne) (traduction): « La délégation alle-  
» mande désire faire sur l'art. 3 les observations que voici.

» Premièrement, elle accepte la proposition britannique d'élever la  
» limite pour les réclamations matérielles à £ 24.

» La délégation allemande ne partage toutefois pas l'avis d'aug-  
» menter la limite pour les pertes corporelles à £ 50 ou £ 74. Il me  
» semble que la même règle que celle des réclamations pour dommages  
» matériels devrait être appliquée, c'est-à-dire que la limite devrait être  
» fixée à trois fois le taux de la Convention de 1924, en d'autres mots  
» à £ 48.



» Notre deuxième remarque concerne le paragraphe 2. A ce sujet,  
» nous sommes disposés à accepter le principe mais nous désirons appli-  
» quer la limite de 300 tonnes proposée par d'autres délégations.

» Finalement, la délégation allemande désire faire une remarque  
» au sujet du troisième paragraphe de l'art. 3. A l'origine nous avons  
» proposé de convertir la monnaie française en monnaie nationale, con-  
» formément à l'article 15 de la Convention de 1924. Un nouvel examen  
» de ce point nous a toutefois conduits à la conclusion qu'en raison  
» des dévaluations possibles le système n'ait jamais été appliqué en  
» Allemagne jusqu'à présent j'ai confiance qu'il trouvera les approba-  
» tions nécessaires des organismes qui devront accepter et ratifier la  
» convention.

» Nous sommes d'avis que nous devons comprendre clairement  
» qu'aussitôt que le propriétaire a fourni la garantie ou établi le fonds,  
» les risques de dévaluation sont à charge du demandeur. Nous sommes  
» d'avis que cela pourrait être exprimé plus clairement au para-  
» graphe 3. »

**Le Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) (traduction): « La délégation néerlandaise désire faire trois observations au sujet de l'art. 3.  
» En premier lieu, je suis autorisé à accepter les chiffres de £ 24 et 50.

» Deuxièmement, en ce qui concerne le calcul du tonnage du na-  
» vire, nous partageons l'avis émis dans le rapport et nous sommes en  
» faveur de l'insertion dans la convention de l'article correspondant  
» de la convention de 1924.

» Le troisième point concerne la suggestion faite par Monsieur  
» Asser et moi-même.

» La première phrase de l'art. 1er devrait être supprimée et rem-  
» placée par le texte suivant :

» « Le propriétaire d'un navire de mer pourra limiter sa respon-  
» sabilité jusqu'à concurrence des montants spécifiés dans l'article 3  
» de la présente Convention pour les créances suivantes, à moins qu'il  
» ne soit établi que le fait donnant naissance à la créance doit être attri-  
» bué au dol ou à la faute lourde du propriétaire ».

» Un nouvel alinéa devrait être ajouté à la fin de l'art. 1er, conçu  
» comme suit :

» « Le fait de limiter sa responsabilité n'impliquera pas une reconnaissance de cette responsabilité de la part du propriétaire ».

» Le paragraphe 3 de l'art. 3 du présent projet est d'une importance vitale pour cette convention car il concerne un problème hautement technique, qui a été tranché par l'article 15 de la Convention de 1924...

» Le projet actuel stipule que la conversion du montant de francs français en monnaie nationale doit être faite au taux d'une certaine date. Je pense que les mots « au taux qui prévaut à une certaine date » sont plutôt vagues et peuvent donner lieu à des difficultés surtout dans les pays où il y a un marché de l'or libre. Je crois qu'il est absolument nécessaire d'insérer dans cet article une définition du taux de change qui devra être appliqué à la conversion dans la monnaie nationale. Nous pensons qu'il y a deux possibilités. Ou bien le taux appliqué par les autorités compétentes du pays où la procédure est menée pour la vente ou l'achat d'or à de non-résidents, ou bien les taux de change appliqués à un marché officiel que ce soit à Londres ou à New-York.

» Ma deuxième observation concernant le paragraphe 3 est relative à la date de la conversion. En principe, nous avons trois moments qui peuvent être pris comme base de conversion : le moment où la réclamation est née — c'est la solution de l'ancien projet —, le moment du jugement qui établit la responsabilité et troisièmement le moment du paiement.

» A mon avis, nous devons faire un choix, car je pense que si nous acceptons le paragraphe 3 tel qu'il est libellé actuellement, il sera très dangereux de faire saisir un navire. En effet si une garantie est donnée, le risque de change est entièrement à charge du créancier et je pense qu'il n'est pas raisonnable de mettre ce risque à sa charge. »

**M. Van Ryn** (Belgique) : « Il s'agit de savoir si la constitution du fonds de limitation implique une reconnaissance de responsabilité ou non; suivant les uns, cette reconnaissance de responsabilité résulte de la constitution du fonds. Selon d'autres, il n'en est pas ainsi et suivant une troisième thèse intermédiaire qui semble avoir été également exprimée, il dépendrait de celui qui constitue le fonds de reconnaître à ce moment ou de ne pas reconnaître sa responsabilité.

» La divergence d'opinions qui paraît s'être manifestée au sujet  
» de cette question importante repose peut-être sur un simple malen-  
» tendu et, pour le dissiper, il suffit de se reporter à l'objet propre du  
» projet de convention que nous discutons. Il s'agit uniquement en effet  
» d'organiser ce que l'on appelle la limitation de la responsabilité. Il  
» ne s'agit pas de questions de procédure. Il ne s'agit pas de questions  
» de saisie. Il ne s'agit pas de questions qui ont été discutées à une  
» autre conférence et qui ont donné lieu à une convention qui est déjà  
» entrée en application.

» Les dispositions principales du projet que nous discutons sup-  
» posent nécessairement que la question de la responsabilité de l'ar-  
» mateur a été tranchée par une décision judiciaire ou par un accord  
» entre les intéressés ou encore par une reconnaissance de responsa-  
» bilité, si l'armateur a estimé que ce n'était pas la peine de contester  
» les réclamations des demandeurs.

» Toute l'économie du projet de convention repose donc sur cette  
» idée qu'il s'agit d'un cas où la responsabilité est établie par un  
» jugement ou par une reconnaissance. Il s'agit uniquement d'organiser  
» l'exécution des obligations qui pèsent sur l'armateur à raison de  
» cette responsabilité établie par jugement ou par une reconnaissance;  
» organiser l'exécution de cette obligation en partant de cette idée  
» traditionnelle que l'armateur est tenu d'une responsabilité globale  
» pour un seul accident, responsabilité qui ne peut dépasser un certain  
» montant. Si l'on pose la question de cette manière, le problème dont  
» je parlais tout à l'heure ne se pose plus, ou plus exactement, il est  
» supposé préalablement résolu. Mais il y a alors une question accessoire  
» qui doit être examinée et qui fait l'objet d'une certaine discussion  
» de l'art. 3 et surtout de l'art. 5; c'est la situation qui se présente  
» lorsqu'une saisie est pratiquée par un créancier de dommages-intérêts  
» auquel l'armement pourrait éventuellement opposer la limitation de  
» sa responsabilité.

» Ici, nous nous trouvons devant une hypothèse où la question  
» de la responsabilité n'est pas encore tranchée. Il n'est pas encore jugé  
» et il n'est pas non plus reconnu par l'intéressé que sa responsabilité  
» est engagée.

» La question de la saisie n'est pas celle que nous discutons aujour-  
» d'hui. Elle est tranchée par la Convention de 1952 qui prévoit qu'en

» pareil cas ceux qui, ayant le droit de pratiquer une saisie, l'ont fait,  
» devront subir en quelque sorte la mainlevée de la saisie si l'armateur  
» fournit une garantie ou une caution.

» Il faut évidemment prévoir le cas où le créancier qui a pratiqué  
» la saisie, sous l'empire de la convention que nous discutons aujour-  
» d'hui, pourrait se voir opposer la limitation de la responsabilité. Il  
» tombe sous le sens que l'importance de la garantie qui devra être  
» fournie pour obtenir la mainlevée de la saisie peut être influencée par  
» la limitation éventuelle de la responsabilité de l'armateur.

» L'armateur a le droit de limiter la garantie qu'il fournit pour  
» obtenir la mainlevée de la caution. Il a le droit de limiter cette garan-  
» tie au montant auquel il pourrait éventuellement, plus tard, limiter  
» sa responsabilité, le jour où un jugement l'aurait déclarée établie.  
» Il faut d'autre part — et c'est ce que fait le projet en son art. 5 —  
» donner à cette garantie un caractère collectif.

» Mais, il s'agit ici, évidemment, de tout autre chose. Il ne s'agit  
» pas — et c'est là le point essentiel sur lequel je voudrais attirer  
» votre attention — d'un fonds de limitation; il s'agit de fournir une  
» garantie; il ne s'agit pas encore de constituer un fonds de limitation.  
» La constitution d'un fonds de limitation doit être considérée comme  
» un paiement, tandis que la constitution d'une garantie n'a rien à  
» voir avec un paiement.

» La constitution du fonds de limitation étant un paiement, elle  
» suppose que la responsabilité est établie ou reconnue; elle implique  
» l'existence d'une dette de dommages-intérêts. La constitution d'une  
» garantie n'implique au contraire aucune reconnaissance de responsa-  
» bilité.

» En fait, il arrivera souvent que la garantie qui devra être con-  
» stituée pour obtenir la mainlevée d'une ou de plusieurs saisies soit  
» équivalente au montant du fonds de limitation qui pourra être con-  
» stitué plus tard lorsque la question de la responsabilité aura été tran-  
» chée.

» En d'autres termes, la question de savoir si la constitution du  
» fonds de limitation implique une reconnaissance de responsabilité  
» me paraît un faux problème. En réalité la constitution du fonds  
» ne peut être envisagée que pour autant que la responsabilité soit  
» au préalable établie et on peut se demander si le doute n'a pas surgi

» dans l'esprit de plusieurs participants, en raison de la rédaction de  
» l'art. 3, en son dernier alinéa, où l'on envisage le cas où un arma-  
» teur, bien qu'il n'ait pas encore été condamné, bien qu'aucun tribu-  
» nal n'ait encore reconnu sa responsabilité et bien qu'il n'ait lui-même  
» fait aucune reconnaissance, constituerait un fonds de limitation.

» Cette hypothèse est une hypothèse qui ne peut pas se réaliser;  
» en pareil cas il peut y avoir constitution de caution, constitution de  
» garantie ou, en droit anglais, ce que l'on appelle « paiement au tri-  
» bunal », mais il ne peut pas y avoir à proprement parler constitution  
» d'un fonds de limitation, c'est-à-dire paiement. Il ne peut pas y avoir  
» de paiement avant qu'il n'y ait une dette; par conséquent, il serait  
» peut-être souhaitable de corriger le texte du dernier alinéa de l'art. 3  
» en laissant tomber les mots « ou a constitué un fonds de limitation »  
» et en laissant subsister simplement le passage suivant : « ou si, avant  
» cette date, le propriétaire a effectué un paiement au tribunal relative-  
» ment à cette responsabilité ou fourni une caution ou toute autre  
» forme de garantie par application de l'art. 5 de la présente conven-  
» tion à la date du dit paiement ou encore à celle de la fourniture  
» de la caution ou de toute autre garantie, selon le cas ».

» Pour les mêmes motifs, il sera peut-être souhaitable de modifier  
» quelque peu le texte de l'amendement proposé à l'art. 3 par l'asso-  
» ciation française. Je ne préciserai pas davantage ma pensée sur ce  
» point, car il faudrait y réfléchir, avant de formuler une opinion pré-  
» cise à cet égard. »

**M. Sjur Braekhus** (Norvège) (traduction): « La délégation nor-  
» véigienne pense que la nouvelle rédaction de l'article 1er constitue  
» une grande amélioration et je pense que nous pouvons l'accepter.  
» Dans l'art. 1er b) nous aurions préféré la phrase « ou tout autre  
» personne au service du navire » (ce qui correspond à l'article 1er,  
» paragraphe 1 de la Convention de 1924) aux mots « à la naviga-  
» tion ou à l'administration du navire ou au chargement ou décharge-  
» ment du navire ».

» Je crois que le résultat est le même mais il y a des cas où la  
» limitation devrait être permise et où elle est couverte par le libellé  
» général de la Convention 1924, mais où elle ne l'est pas par le projet  
» actuel. Par exemple, la responsabilité pour les dommages causés aux

» passagers pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement.

» En ce qui concerne la deuxième réserve, nous pensons que la rédaction ne donne pas encore satisfaction. Cela est toutefois une question de rédaction.

» Je voudrais poser une question à Monsieur Miller. C'est certainement un des points mineurs et je crains qu'en vous posant la question je ne fasse preuve de mon ignorance. La question est celle-ci : quelle est la signification du mot *droit* dans l'art. 1er b) et d). S'agit-il de droits réels tels que les hypothèques ou s'agit-il de propriétés ou biens. Le mot « droit » couvre-t-il les droits contractuels tels que ceux résultant d'une charte-partie ? Par exemple, un propriétaire peut-il limiter sa responsabilité vis-à-vis de l'affrètement ou des obligations résultant d'une faute de navigation ? Si tel est le cas, nous retournons à l'art. 1, paragraphe 4 de la Convention 1924, une règle qui, si j'ai bien compris, devrait être abandonnée. Le mot « droit » peut-il être rayé ?

» En dernier lieu, je voudrais dire quelques mots au sujet de la limite de £ 50. L'association britannique a expliqué qu'elle n'ose pas présenter un projet au Parlement avec un chiffre inférieur à £ 50 pour des réclamations relatives à des pertes de vie et des lésions corporelles; en outre, elle fait valoir qu'un montant inférieur serait contraire aux idées modernes sur la justice sociale. En troisième lieu, cette augmentation de limite n'aura aucune influence sur les primes des clubs. Je pense qu'il est difficile de concilier ces arguments. Si le dernier point est toutefois exact, il n'y a pas de raisons d'insister sur les 2 autres. »

**M. Garrigues** (Espagne) (traduction): « La délégation espagnole est d'avis qu'elle doit intervenir à nouveau dans la discussion de l'art. 3 du projet de convention afin de rappeler le point de vue qu'elle a adopté hier matin. Nous avons dit que nous sommes disposés à accepter les propositions anglaises si deux conditions sont remplies : 1° si les taux sont réduits à des niveaux plus raisonnables de façon à ce qu'ils puissent être supportés par toutes les flottes qui ont le même âge et qui opèrent dans les mêmes conditions que celle de l'Espagne; 2° si la limite de 500 tonnes de l'art. 3 de la convention est supprimée.

» Comme notre accord à la convention est soumis à des conditions  
» nous voudrions avoir une déclaration claire sur ce point de la part  
» de la délégation anglaise.

» La délégation espagnole désire des précisions dans cette matière  
» et estime que toute réduction qui n'est pas basée sur un calcul ra-  
» tionnel constitue une réduction arbitraire; néanmoins, dans le but  
» d'arriver à un accord et afin de permettre d'atteindre le but que  
» nous poursuivons, notamment d'arriver à l'approbation d'une con-  
» vention internationale, nous proposons une réduction de 20 % des  
» chiffres mentionnés dans le projet.

» La délégation espagnole désire en outre connaître l'opinion de  
» la délégation anglaise, relative à la base qui sera adoptée pour la  
» constitution du fonds de limitation, soit s'il y a un fonds par événe-  
» ment ou un fonds par voyage. Ce problème a une portée économique  
» très importante et nous sommes d'avis que sur ce point nous avons  
» aussi le droit de demander une déclaration définitive et claire. »

**M. Francesco Berlingieri** (Italie): « La délégation italienne, dans  
» le but de contribuer au succès de la conférence, désire proposer  
» quelques amendements aux différents articles du projet.

» En premier lieu, la délégation italienne accepte les amendements  
» proposés hier par Monsieur Miller et elle marque son accord au sujet  
» du nouveau texte du 1er paragraphe proposé par la délégation hol-  
» landaise. La délégation italienne pense que, si le texte proposé par la  
» délégation hollandaise n'était pas accepté, une clarification serait  
» nécessaire relative au 1er paragraphe et notamment relative à la tra-  
» duction française des mots « actual fault or privity » car il y a des  
» événements donnant lieu à des réclamations qui surviennent sans  
» le consentement du propriétaire et qui n'impliquent pas nécessaire-  
» ment une responsabilité de sa part quoique il soit à même d'éviter  
» les conséquences de ces événements.

» C'est la raison pour laquelle la délégation italienne pense que  
» les mots « fait ou faute » devraient être adoptés. Si tel n'était pas  
» le cas, elle devrait suivre tout au moins la proposition de Monsieur  
» Ripert préconisant la rédaction : « lorsque les faits donnant naissance  
» à la créance n'auront pas été causés par sa faute ou qu'il aurait pu  
» prévenir... ».

» Nous proposons la suppression de la première exception. Il n'y  
» a en effet pas de raisons d'exclure les réclamations pour sauvetage et  
» les contributions en avarie commune, étant donné que cette exclu-  
» sion entraînera une augmentation de la responsabilité pour les pro-  
» priétaires de navires. D'autre part, le fait que pareille réclamation  
» soit proportionnelle à la valeur du navire n'exclut pas qu'après la  
» détermination de la valeur de celui-ci, telle réclamation soit soumise  
» à la limitation.

» En ce qui concerne l'art. 2, la délégation italienne est d'avis  
» que le principe d'appliquer la limitation à tout événement distinct  
» constitue d'une part une augmentation de la responsabilité du pro-  
» priétaire du navire et est, d'autre part, très dangereux au point de vue  
» théorique par suite de la difficulté de déterminer une relation causale  
» entre ce qui a causé l'événement et l'événement qui a donné lieu à la  
» réclamation car cela implique une solution déterminée par la question  
» épineuse concernant le critère à adopter en matière de causalité. Cette  
» difficulté a déjà été soulevée et on a suggéré hier de la résoudre  
» par une règle spéciale pour le cas où deux événements se suivent  
» de très près et qu'il est impossible de déterminer par quel événement  
» un dommage particulier a été causé.

» En outre, une difficulté pratique peut surgir du fait que des  
» causes différentes peuvent être soumises à des règles différentes en  
» ce qui concerne le principe de la causalité et, comme certains événe-  
» ments peuvent être considérés comme la cause d'autres événements,  
» il pourrait arriver que plusieurs fonds doivent être constitués pour  
» les mêmes événements. Il est donc préférable d'adopter le principe  
» de la limitation par voyage.

» Nous ne pouvons pas partager le point de vue suivant lequel  
» le principe de limitation par événement n'augmente pas le coût de  
» l'assurance. En effet, la délégation italienne est d'avis que la déclara-  
» tion faite à ce sujet par les délégués des clubs britanniques ne peut  
» être considérée par les parlements comme une garantie suffisante.»

**M. J.A.L.M. Loeff** (Pays-Bas) (traduction): « Je vous rappelle  
» qu'aux Pays-Bas un paiement au tribunal n'implique aucune recon-  
» naissance de responsabilité et que ce paiement a un effet rétroactif au  
» cas où la responsabilité est admise ultérieurement.



» Si j'ai bien compris, en Grande-Bretagne, le paiement au tribunal ne peut être fait qu'après le règlement de la question de la responsabilité.

» Monsieur Sven Lange m'a fait remarquer qu'il n'est pas possible de payer au tribunal sans reconnaître sa responsabilité. Il m'est difficile de partager ce point de vue.

» Admettons, qu'à l'issue d'un voyage une réclamation est introduite qui dépasse la limite et que le propriétaire qui reconnaît sa responsabilité, paie le fonds de limitation au tribunal; il ne peut pas reconnaître par ce paiement sa responsabilité pour des réclamations qui seront déposées ultérieurement et qui pourraient être soumises à la même limitation.

» Je crois que le système appliqué aux Pays-Bas doit être préféré. »

**M. Pasanisi** (Italie) : « Je désire répéter bien clairement que la délégation italienne n'a jamais soutenu le principe de l'abandon. Ce principe est mort et nous sommes prêts à l'enterrer. Nous nous sommes toujours tenus au critère de la valeur du navire au commencement du voyage. On doit constater, quoi que cela puisse paraître étrange qu'il n'y a pas, au moins pour ce qui se rapporte aux principes généraux, une grande différence entre le point de vue de la délégation italienne et celui du projet anglais.

» En effet, le projet anglais s'inspire aussi du critère d'après lequel la limitation doit s'effectuer sur la base de la valeur du navire au commencement du voyage, la seule différence entre nos deux points de vue c'est que d'après nous, nous prenons comme base de la limitation la valeur réelle du navire au commencement du voyage alors que le projet anglais voudrait créer une valeur conventionnelle en appliquant un chiffre fixe par tonneau de jauge.

» La délégation italienne serait prête à accepter l'évaluation sur la base de la valeur conventionnelle du projet s'il était démontré qu'il y a une raison très grave pour ne pas adopter le critérium bien plus logique de la valeur réelle et qu'en adoptant une valeur conventionnelle nous n'arriverons pas à de trop grands malheurs dont souffriraient surtout le petit et le moyen armateur. Ce serait trop grave pour les grands paquebots également. C'est pour cela que la délégation italienne estime qu'il faut établir la limite à la valeur de

» chaque navire au commencement du voyage. Ceci déjà représente un  
» grand progrès sur la convention de 1924, avec maximum de valeur  
» pourtant et un minimum de tonnage conventionnel. Avec ce système,  
» la délégation italienne pense qu'on pourrait adopter une limite maxi-  
» mum assez haute puisqu'il s'agirait d'un maximum et pas d'une  
» limite normale. Cette solution tout en favorisant les armateurs des  
» grands navires se rapprocherait du maximum. D'un autre côté on  
» serait certain qu'en tous cas les créanciers auront à leur disposition  
» un fonds proportionnel égal à la valeur du navire au commencement  
» du voyage et on éviterait l'absurde responsabilité réduite pour les  
» petits navires. Ceci, à notre avis est le plus important. On évitera  
» — ce qui est arrivé avec le projet anglais — qu'un navire de 7.000  
» tonnes, par exemple, jouira d'une limite de responsabilité de 500.000  
» Livres qu'il s'agisse d'un liberty ship qui vaut à peu près 250.000  
» Livres ou qu'il s'agisse d'un grand bateau de luxe qui peut valoir  
» jusqu'à 2 ou 3.000.000 de Livres. C'est pour cette raison que l'asso-  
» ciation italienne a fait des propositions dans la note qui a été distri-  
» buée au commencement de la conférence.

» Ces propositions peuvent se résumer ainsi : il s'agirait d'établir  
» que la limite de l'armateur soit fixée par la valeur du navire au début  
» du voyage; que cette dette ne puisse pas dépasser en aucun cas une  
» certaine limite qui pourrait être, puisqu'il s'agit d'un maximum, la  
» limite proposée par le projet anglais; que dans des cas de navires  
» ayant un tonnage inférieur à 300 tonneaux on appliquerait la limite  
» afférente à ces navires.

» C'est pour cela que nous proposons une modification à l'article  
» trois. « Le montant au-delà duquel le propriétaire ne sera pas respon-  
» sable dans les cas spécifiés à l'article premier de cette convention  
» est déterminé par la valeur du navire au commencement du voyage.  
» Toutefois, la responsabilité du propriétaire ne pourra pas dépasser :  
» a) 24 Livres sterling par tonneau de jauge pour les créances du chef  
» de pertes ou dommages de biens ou de responsabilité pour épaves;  
» b) 50 Livres sterling par tonneau de jauge pour les créances du chef  
» de pertes de vies humaines ou de dommages corporels ».

» Le reste de l'article pourrait rester inchangé sauf modification  
» du chiffre de 500 tonnes que nous voudrions voir fixer à 300. Tel  
» est, Monsieur le Président, la proposition de la délégation italienne. »

**M. K. Pineus** (Suède) (traduction) : « Monsieur Braekhus a dit » que les Norvégiens ne sont pas sûrs de la signification du mot « droit » employé dans l'article 1 b-d et également dans l'art. 3. Voici une » autre délégation qui monte à la tribune pour dire qu'elle n'est pas » sûre de savoir ce que signifie le mot « droit » employé par la délégation anglaise.

» En ce qui concerne le nouveau texte anglais de l'art. 1 b) la » délégation suédoise préfère conserver les mots de l'ancienne convention » « au service du navire ». En ce qui concerne l'exception relative » aux réclamations de l'équipage, nous pensons qu'il devrait être examiné » s'il est possible de supprimer la phrase commençant par les » mots « si, sous la loi... ». Nous pensons qu'il sera suffisant de dire » « réclamations faites par un capitaine, membre de l'équipage ou » tout autre préposé du propriétaire au service du navire ».

» Le point principal, comme nous l'avons dit hier, est le chiffre » sur base duquel un accord international doit être obtenu. Je voudrais » proposer de conserver les £ 24 contenues dans le projet anglais mais » de changer les £ 50 pour les dommages corporels en £ 40. Nous » avons dit quelques mots à ce sujet dans notre rapport préliminaire » et nous pensons que dans notre pays nous pouvons défendre ce chiffre » et nous pouvons peut-être en proposant ce chiffre nous rapprocher » d'un accord international.

» Comme nous sommes arrivés à un stade où nous commençons » à réaliser un compromis, nous ne savons jamais où nous allons aboutir. » Je voudrais faire un pas de plus. Comme vous vous le rappelez, » la délégation suédoise a pris une position très nette en ce qui » concerne les petits navires. Nous considérons cela comme un problème » qui ne peut pas être résolu aisément sur les bases du projet. » Mais nous suggérons, dans le but d'arriver à un compromis, de réduire » le chiffre de 500 tonnes à 300 tonnes. Nous nous efforcerons d'amener » notre pays à accepter ce chiffre et je n'exagère pas en disant que ce » sera très difficile. Mais nous devons toutefois essayer de faire quelque » chose d'acceptable pour les deux parties.

» En ce qui concerne la question de savoir s'il faut prendre le » tonnage brut ou le déplacement, etc... la délégation norvégienne a » suggéré à Brighton le tonnage brut en dépit des remarques faites » par la délégation française et défendues par M<sup>re</sup> de Grandmaison.

» Pour compte de ma délégation, je suggère d'adopter dans la présente convention le tonnage brut. »

**M. Vasco Taborda Ferreira** (Portugal): « En ce qui concerne l'article premier, j'ai déjà entendu dire ici que cette convention devrait être limitée aux navires de commerce et ne pas comprendre les navires de guerre. Dans la proposition anglaise que j'ai reçue ce matin, je n'ai pas trouvé cet amendement.

» Je voudrais que l'assemblée donne son avis à ce sujet, parce qu'il me semble que la limite de la responsabilité visée dans la convention devrait être uniquement limitée aux navires de commerce.

» Je voudrais vous parler maintenant de l'alinéa b), tel qu'il nous a été proposé aujourd'hui par la délégation britannique. Suivant la ligne et l'esprit d'autres orateurs, je voudrais dire que le texte français de cette proposition est trop vague et comporte ainsi de graves difficultés pour son application pratique.

» L'expression « droits de toutes sortes » me semble extrêmement vague et difficilement définissable. Comment appliquer cet article dans la pratique ?

» Dans le texte français, on a employé un mot extrêmement dangereux pour nous juristes, c'est le mot « causés »; cette difficulté n'existe pas dans le texte anglais; d'ailleurs les Anglais ont une conception différente, celle de la « consideration » qui évite les difficultés qui pourraient être soulevées par le mot « causés » employé dans l'alinéa b) de l'article premier. Je vais m'efforcer de trouver une autre rédaction que je vous soumettrai.

» A l'art. 3 nous nous trouvons en pleine discussion. Je crois que nous devons savoir avant tout si nous voulons oui ou non limiter.

» Quelle est la base logique qu'on pourra trouver pour limiter la responsabilité dès qu'on veut l'admettre ? Je ne vois pas autre chose que la valeur même du navire.

» Je pense néanmoins qu'on pourrait admettre le principe forfaitaire de nos amis anglais pour autant qu'il soit tempéré par le système proposé par la délégation italienne et que la limite de 500 tonnes soit ramené à 300 tonnes. »

**M. O. Dettmers** (Allemagne) (traduction): « Le nouveau texte du paragraphe 1 a-b de l'article 1er est clair et constitue une amélioration.

» tion. Il n'en est pas de même du paragraphe 2 (2-3); nous ne savons  
» pas s'il s'agit là d'une amélioration. En vertu de la loi allemande  
» les capitaines et les membres de l'équipage ne peuvent pas exercer,  
» pour les lésions corporelles, une action contre le propriétaire allemand  
» du navire ou contre le propriétaire de tout autre navire allemand.  
» Notre système d'assurance sociale obligatoire permet uniquement une  
» action contre l'institution d'assurances sociales. Il y a une exception,  
» le cas où le propriétaire est complètement responsable par suite du  
» fait qu'il a été condamné par une juridiction pénale par suite du  
» chef d'avoir causé intentionnellement un accident.

» Vous réaliserez que nous ne désirons pas introduire une possi-  
» bilité pour un capitaine ou un marin allemand d'introduire des ré-  
» clamations pour lésions corporelles contre un propriétaire allemand ou  
» contre le fonds de limitation.

» Certains de mes amis ont des doutes quant à savoir si la nou-  
» velle rédaction de l'article 1er stipule assez clairement que la con-  
» vention ne s'appliquera pas dans le cas où les marins ne peuvent  
» pas intenter pareilles réclamations en vertu de leur loi nationale.

» Je suis personnellement d'avis, qu'en vertu de la Convention  
» le propriétaire de navires a toujours le droit et la possibilité de refuser  
» des réclamations conformément à la loi nationale; la Convention ne  
» s'occupe que de la limitation. »

## SEANCE DE L'APRES-MIDI

---

### ARTICLES 4, 5 et 6

**Le Président :** « Messieurs, voici le programme de travail tel qu'il » a été arrêté pour aujourd'hui par le bureau de la conférence. Nous » échangerons — et je propose de le faire brièvement — nos vues sur » les autres articles que nous n'avons pas encore examinés. Ensuite » les délégués qui désireront exprimer des observations générales auront » la parole. J'interromprai alors la séance pendant quelques minutes » en demandant aux délégués et aux délégations de vouloir bien intro- » duire les amendements ou les vœux ou les décisions qu'ils désire- » raient, soit soumettre à une commission, soit qu'elles fassent l'objet » d'un vote. Après cela, si — comme je le suppose — l'Assemblée » marque son accord pour la désignation d'une Commission de mise » au point, je demanderai de constituer cette Commission aujourd'hui, » avant de nous séparer. Cette commission, d'après la décision qui » vient d'être proposée au bureau de la conférence, comprendra un » membre par délégation. Vous pourriez, dans l'entretemps, vous con- » certez, délégation par délégation, pour désigner la personnalité que » vous souhaitez voir siéger à cette commission.

» Cette commission travaillera demain et après demain. »

**M. Cleveringa** (Pays-Bas) (traduction): « Nous nous sommes » demandés s'il n'était pas préférable d'insérer dans l'art. 4 quelques » mots qui élargiraient sa teneur. Nous nous demandons si cet article » n'est pas rédigé d'une manière trop restrictive car il se réfère seule- » ment à l'ordre des créances et des créanciers et il dit notamment » que cet ordre est réglé par la loi intérieure de l'Etat où le fonds est » constitué. Il reste toutefois encore d'autres questions à résoudre; c'est » la raison pour laquelle nous nous demandons s'il ne conviendrait » pas d'insérer dans cet article les mots : « Ainsi que les règles relatives

» à la constitution du fonds et toutes autres règles de procédure ». Ces  
» mots seraient à insérer à la sixième ligne de l'art. 4 après les mots « de  
» leurs créances de bien ».

» Il est possible qu'on demande si cette intervention n'est pas  
» superflue en raison du dernier alinéa de l'article 6. Je pense que,  
» malgré tout, cette intervention a sa valeur, parce que l'article 6  
» se réfère seulement au cas où il est question d'une saisie et on peut  
» s'imaginer aussi qu'un fonds de limitation soit constitué sans  
» saisie et alors il faut savoir où et de quelle manière, par application  
» de quelles règles, il faut constituer ce fonds. Aux Pays-Bas nous  
» appliquons jusqu'à un certain point, un système tel que celui décrit  
» dans le projet de Convention. Le dépôt se fait au greffe et nous  
» avons toute une procédure qui règle les questions qui peuvent se  
» poser à cette occasion. »

**M. F. Berlingieri** (Italie) (traduction): « L'association italienne  
» estime que certaines règles de procédure devraient être incorporées  
» dans la Convention et ceci suivant un certain ordre, si possible. »

(Il donne lecture du paragraphe 2 de l'article 2, de la note de  
l'article 4 et des paragraphes 3 et 4 de l'article 5).

« L'Association italienne estime que ces règles ne sont pas suffi-  
» santes, étant donné qu'elles ne tranchent pas les principes fondamen-  
» taux que voici :

» 1) Après la constitution du fonds de limitation, aucune procédure  
» ne peut être intentée contre les autres biens du propriétaire par les  
» titulaires d'une créance soumise à la limitation.

» 2) La constitution d'un fonds, spécialement dans le cas d'un  
» naufrage du navire, ne sera pas autorisée lorsque le propriétaire n'est  
» pas capable de donner une garantie suffisante pour le paiement des  
» créanciers privilégiés et des créanciers hypothécaires, dont les droits  
» ne sont pas soumis à la limitation.

» 3) Les créanciers qui ne sont pas soumis à la limitation ne peu-  
» vent en aucun cas tenter une action en vue du paiement par le  
» fonds de limitation.

» 4) Il est nécessaire de déterminer la date à partir de laquelle,  
» en cas de faillite du propriétaire, les créanciers qui ne sont pas soumis  
» à la limitation, ne peuvent pas demander l'incorporation du fonds  
» dans la masse du failli.

» Tous ces principes pourraient être matérialisés par les règles que  
» voici :

» Art. 1er. — Le propriétaire qui désire bénéficier de la limitation  
» doit adresser une requête aux autorités judiciaires compétentes de  
» son domicile ou de tout autre lieu désigné par la présente conférence;  
» il devra soumettre à ce tribunal la liste de tous les créanciers soumis  
» à la limitation ainsi que la liste de ceux qui, quoiqu'ils ne soient  
» pas soumis à la limitation, sont titulaires de droits réels sur le navire.  
» Le propriétaire devra également, sous peine de déchéance du droit  
» de limitation, déposer le fonds de limitation entre les mains de la  
» dite autorité judiciaire endéans une période déterminée, calculée à  
» partir de la requête.

» Art. 2. — Le tribunal saisi de la procédure devra, convoquer  
» par lettre à une audience tous les créanciers indiqués dans l'article  
» précédent, en tenant compte de l'éloignement des domiciles des diffé-  
» rents créanciers. Lorsque toutes les objections possibles à l'application  
» de la limitation auront été rejetées par les autorités judiciaires, ces  
» mêmes autorités partageront le fonds entre les créanciers soumis à  
» la limitation conformément à leurs droits et aux stipulations de la  
» Convention de Bruxelles de 1926 sur les privilèges et les hypothèques  
» maritimes. Dans le cas où une requête est adressée par les créanciers  
» qui ne sont pas soumis à la limitation et qui sont titulaires d'un droit  
» réel sur le navire, le propriétaire ne sera pas autorisé à bénéficier  
» de la limitation s'il ne fournit pas une garantie donnant satisfaction  
» à ses créanciers.

» Art. 3. — Après la constitution du fonds de limitation, aucune  
» procédure de caractère conservatoire ou exécutoire ne pourra être  
» intentée ou poursuivie par un ressortissant d'un Etat contractant  
» contre les autres biens du propriétaire par les créanciers soumis à la  
» limitation et appartenant à un Etat contractant.

» Art. 4. — Aucun créancier non soumis à la limitation ne pourra  
» intenter une action en vue du paiement par le fonds de limitation  
» avant que tous les créanciers sujets à la limitation n'aient été payés.  
» Dans le cas où le propriétaire est déclaré en faillite après la constitu-  
» tion du fonds de limitation et après le rejet des objections mention-  
» nées aux articles précédents, le créancier non soumis à la limitation  
» ne sera pas autorisé à demander l'incorporation du fonds dans la  
» masse du failli. »



**M. Prodromides** (France): « La délégation française ne voit pas »  
» très bien comment il sera possible d'appliquer l'art. 4 de votre projet.  
» En effet, cet article établit l'ordre dans lequel les créanciers seront  
» payés sur le fonds de limitation déterminé par la loi intérieure du  
» pays où le fonds a été constitué. Cela veut dire que les privilèges vont  
» s'exercer dans l'ordre prévu par la loi intérieure.

» C'est sur ce point précis que nous ne voyons pas très bien com-  
» ment ces privilèges pourront être exercés sur le fonds de limitation.  
» En effet, les privilèges, qu'il s'agisse de ceux de la Convention de  
» Bruxelles de 1926 ou qu'il s'agisse des privilèges des lois nationales,  
» ont une assiette bien déterminée : le navire, le fret et les accessoires.  
» Cela signifie que le privilège qui porte sur le navire va porter sur le  
» produit de sa vente lorsque le navire est vendu. Au contraire, le  
» fonds de limitation est absolument indépendant du navire si ce n'est  
» que son montant est fixé d'après le tonnage, mais ceci est une autre  
» question. Le fonds de limitation est absolument indépendant, il fait  
» partie de la fortune de terre de l'armateur. Par conséquent, dans  
» l'état actuel, il est impossible de concevoir un privilège, dont actuel-  
» lement l'assiette est bien déterminée, pouvant s'exercer sur un fonds  
» qui est prélevé dans la fortune de terre du propriétaire.

» Deux solutions peuvent se présenter. La première consiste à sup-  
» primer purement et simplement l'art. 4 si vous estimez qu'il est  
» préférable de ne pas parler de privilèges. La deuxième solution,  
» celle qui a la préférence de la délégation française, est la suivante :  
» il faut dire expressément que lorsque parmi les créanciers à limita-  
» tion il y en a qui ont un privilège sur le navire, ce privilège est  
» transporté sur le fonds de limitation. Cela pourra alors se faire, parce  
» que vous l'aurez dit expressément dans le texte. Vous aurez en somme  
» dans cette convention sur la limitation, créé pour ainsi dire une nou-  
» velle assiette, cette nouvelle assiette étant le fonds de limitation.  
» Si vous ne le dites pas l'art. 4 est absolument irréalisable.

» La délégation française est donc partisane du second système.  
» Elle vous soumet le texte suivant qui vous a été distribué et que je  
» vais vous lire très rapidement :

» Art. 4, nouvelle rédaction : « Au cas où des créances soumises  
» à la limitation de responsabilité de l'art. 1er de la présente conven-  
» tion, seraient privilégiées sur le navire, le fret et accessoires, ce privi-  
» lège serait transporté sur le fonds de limitation ».

» « En ce cas, l'ordre dans lequel se fera le règlement des créances  
» sur le fonds sera déterminé par la loi intérieure de l'Etat dans lequel  
» le fonds sera constitué. »

**M. Atilio Malvagni** (Argentine) : « L'Association Argentine de  
» Droit Maritime désire faire une observation concernant les règles de  
» l'art. 4, qui dispose que l'ordre des règlements est déterminé par  
» les lois internes de l'Etat où le fonds a été constitué. Nous estimons  
» toutefois qu'il faudrait adopter des règles déterminées et que la solu-  
» tion consiste à suivre la Convention de Bruxelles de 1926 sur les  
» privilèges et hypothèques maritimes pour les pays qui ont adopté  
» cette Convention et à suivre la loi du pavillon pour les pays qui  
» n'ont pas adhéré à la Convention précitée. Cette solution est avan-  
» tageuse à deux points de vue. En premier lieu, nous aurons des droits  
» bien définis et, en second lieu, nous suivrons les principes adoptés  
» par les grandes autorités judiciaires. De plus, il ne sera plus possible  
» aux créanciers d'essayer de saisir le navire dans le port d'une nation  
» qui accorde un privilège à leurs créances. »

**M. Heenen** (Belgique) : « La délégation belge croit qu'une ques-  
» tion posée par l'art. 4 du projet de Convention qui vous est soumis  
» mérite un examen particulièrement attentif. Cette question est celle  
» des lieux dans lesquels le fonds de limitation pourra être constitué  
» par le propriétaire qui invoque la limitation de sa responsabilité.

» La question est importante parce qu'il s'agit d'éviter que ce lieu ne  
» soit choisi par le propriétaire de façon à favoriser certains créanciers  
» déterminés aux dépens d'autres, et cela en raison du système légal  
» de privilèges existant dans le pays choisi. Le choix pourrait d'ailleurs  
» être fixé encore par d'autres considérations sur lesquelles il n'est pas  
» besoin d'insister et qui seraient complètement étrangères à l'admi-  
» nistration d'une bonne justice.

» C'est pourquoi la délégation belge suggère que les lieux dans les-  
» quels le fonds sera constitué soient fixés de manière impérative,  
» c.-à-d. que la Convention laissera au propriétaire le choix des divers  
» lieux, mais ce choix sera limitatif.

» Quels lieux pourraient être envisagés à cette fin ? Il y en a,  
» semble-t-il, cinq :

» 1°) tout d'abord, et c'est l'endroit le plus logique et le plus  
» normal, le lieu où l'accident est survenu;

» 2°) le premier port où le navire entrera après l'accident ou bien,  
» si un dommage a été causé et si la créance résulte d'un dommage  
» causé à la cargaison par suite d'une exécution d'obligations résultant  
» du contrat de transport et que par conséquent l'accident n'est con-  
» staté qu'après l'arrivée au port de destination, le port de destina-  
» tion au lieu du premier port atteint après le sinistre;

» 3°) le premier port dans lequel le navire a fait l'objet d'une saisie  
» et cela par un créancier quelconque, pour autant que cette saisie ait  
» été pratiquée en vue d'obtenir le paiement d'une créance appelée à  
» concourir sur le fonds de limitation;

» 4°) le lieu où le propriétaire du navire a son siège d'exploita-  
» tion. Le siège d'exploitation est ici opposé au siège social. Pourquoi ?  
» Parce que le siège social peut être fixé par le propriétaire d'une  
» manière un peu arbitraire, il se peut que le lieu ne corresponde en  
» aucune façon à l'endroit où le navire est réellement exploité, et cela  
» encore une fois pour des raisons contestables, susceptibles de favoriser  
» certains créanciers au détriment d'autres;

» 5°) enfin le lieu du tribunal saisi de la contestation; aucun dan-  
» ger d'arbitraire ne peut être craint à cet égard puisque ce lieu sera  
» choisi par le demandeur et que par conséquent, le propriétaire se  
» verra imposer ce choix. Il y a cependant une certaine réserve à faire  
» au sujet du choix de ce cinquième lieu, c'est qu'on peut imaginer  
» qu'un procès soit intenté par une personne de connivence avec le  
» propriétaire qui choisirait un tribunal situé dans un pays ayant une  
» législation anormale ou susceptible de conduire à des solutions inéqui-  
» tables.

» En tout cas, et c'est sur cela surtout que je veux insister, il faut  
» que la Convention fixe ces lieux de manière impérative et limita-  
» tive. »

**M. Sozo Komachiva** (Japon) (traduction): « Nous avons l'im-  
» pression que le paragraphe 3 de l'art. 5 contient une disposition con-  
» cernant la sécurité internationale en matière de saisie de navires.

» Supposons qu'un fonds de limitation de £ 15.000.000 doit être  
» fourni par un propriétaire; le navire est saisi à Londres par B. et  
» libéré après déposition de £ 10.000.000. Ensuite le même navire est  
» saisi à Yokohama par C. pour une réclamation de £ 20.000.000. Dans  
» ce cas le navire pourra être libéré par le dépôt de £ 5.000.000. Nous

» nous demandons toutefois comment le tribunal japonais pourrait autoriser C. à exercer ses droits sur le dépôt fait à Londres.

» Il n'est donc pas possible de mettre en application l'article 5 paragraphe 3, à moins que la Convention ne contienne des dispositions au sujet du problème précité.

» De quelle manière les créances sur le fonds de limitation devront-elles être déclarées ? Ces déclarations seront-elles soumises à la loi interne des Etats contractants ? Dans ce cas, comment allez-vous résoudre les conflits concernant ces déclarations ? Nous suggérons de faire une disposition uniforme concernant la déclaration des créances mentionnées à l'art. 1er. »

**M. Algot Bagge** (Suède) (traduction): « La délégation suédoise a demandé, dans ses observations concernant l'art. 6, que l'on supprime la référence à la Convention de Bruxelles sur la saisie des navires. Il ne nous est pas possible de dire à présent si la Suède va ratifier cette Convention mais, si cette Convention n'était pas ratifiée, le Gouvernement suédois ne pourrait pas accepter cette référence. C'est la raison pour laquelle la délégation suédoise propose de remplacer la disposition visée par les mots : « légalement saisi »; cette expression a été employée dans la Convention de Bruxelles de 1952 sur la procédure civile. »

**M. Boeg** (Danemark): « La délégation danoise s'oppose formellement à l'article 5 de la Convention de 1952.

» D'après moi, il n'est pas exact juridiquement de dire que le « tribunal peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire », parce que, d'après moi, si les conditions ont été remplies, il n'y a pas de choix pour le tribunal; celui-ci doit dans ces cas-là ordonner la mainlevée, et pour cette raison je voudrais proposer que l'on dise : « le tribunal ordonnera la mainlevée. »

**M. J.A.L.M. Loeff** (Pays-Bas) (traduction): « L'article 5 traite de diverses questions concernant le rôle des Etats contractants où un fonds de limitation peut être constitué et où tout créancier doit introduire sa créance sur ce fonds. Il y a toutefois des Etats non contractants qui possèdent une loi différente. Qu'arrivera-t-il donc si un créancier, pour des dommages à la cargaison, n'introduit pas son action dans le pays où le fonds a été constitué, mais saisit le navire dans un Etat non-contractant et obtient 100 %. Je crois qu'il

» serait facile d'incorporer dans cette Convention une disposition sui-  
» vant laquelle le propriétaire, qui prouve qu'il sera obligé à payer dans  
» un pays non-contractant l'intégralité d'une réclamation, sera auto-  
» risé à fournir la preuve de son paiement contre le fonds de limita-  
» tion. Il devrait être subrogé dans la réclamation qu'il a été obligé  
» de payer ou dont il prouve qu'il sera obligé de payer dans un pays  
» non-contractant. »

**M. le Président :** Quelqu'un demande-t-il encore la parole au  
» sujet de l'article 5 ? Passons alors à l'article 6. »

**M. J.T. Asser** (Pays-Bas) (traduction): « L'article 6 donne une  
» énumération de catégories de personnes. Cette énumération est limi-  
» tative et c'est la raison pour laquelle la délégation néerlandaise craint  
» dans une certaine mesure qu'on n'ait oublié l'une ou l'autre per-  
» sonne qui, suivant les intentions générales de la Convention, devrait  
» être autorisée à bénéficier de la limitation, mais qui, n'étant pas  
» mentionnée expressément dans l'article 6, ne peut en bénéficier. Ceci  
» s'applique tout particulièrement aux lois des Pays-Bas qui connais-  
» sent la notion particulière de « reeder ». — Le « reeder » c'est celui  
» qui désigne le capitaine. —

» Cette difficulté a été résolue à la conférence de Naples dans la  
» Convention sur la saisie par la disposition que voici : « Dans le cas  
» d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique,  
» lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime... ». L'alinéa  
» qui précède s'applique également à tous les cas où une personne  
» autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

» Suivant l'exemple de la Convention de 1952, la délégation néer-  
» landaise propose d'ajouter à l'article 6 paragraphe 2 c) du présent  
» projet, les mots : « et généralement toute personne autre que le pro-  
» priétaire qui est tenue des créances mentionnées à l'article 1er. »

**M. Bagge** (Suède) (traduction): « M. Asser a dit qu'il y a une  
» lacune dans la Convention de 1924 et qu'il a essayé d'y remédier.  
» Lorsque nous avons fait la Convention de 1924, nous avons cru que  
» si la Convention s'occupait de la limitation de la responsabilité des  
» propriétaires de navires, elle ne devrait pas formuler des dispositions  
» concernant des responsabilités qui n'ont rien à avoir avec la limita-  
» tion de la responsabilité des propriétaires de navires.

» Actuellement, l'art. 6 étend le bénéfice de la limitation au capi-  
» taine et aux membres de l'équipage. Je suppose que cela résulte de  
» certains jugements qui ont rendu le capitaine personnellement respon-  
» sable des fautes commises en sa qualité de capitaine. Si le propriétaire  
» est responsable des actes commis par son capitaine, la convention  
» est donc efficace. Mais, si le propriétaire n'est pas responsable de  
» l'acte commis par son capitaine, la limitation de la faute personnelle  
» du capitaine ne peut pas faire l'objet d'une Convention sur la limi-  
» tation de la responsabilité des propriétaires de navire. Dans ce cas,  
» il me semble que le capitaine doit supporter lui-même la conséquence  
» de ses actes. Mais, si je comprends à la rigueur votre point de vue  
» en ce qui concerne une action intentée directement du chef de la faute  
» personnelle du capitaine, je ne comprends pas la limitation des respon-  
» sabilités des agents ou gérants du navire. C'est la raison pour laquelle  
» la délégation suédoise désire conserver les stipulations de l'article 10  
» de la Convention de 1924 et biffer le paragraphe 2 de l'article 6 du  
» projet. »

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) (traduction): « Je m'efforcerais de  
» répondre aux points soulevés et tout particulièrement à ceux sou-  
» levés par M. Bagge, concernant l'article 6.

» Nous parlons actuellement uniquement du capitaine dans l'exer-  
» cice de ses fonctions et je ne vois donc pas comment ce capitaine  
» pourrait être responsable, sans que le propriétaire soit civilement  
» responsable. Cet article a pour nous une importance vitale, étant  
» donné que durant les dernières années, certaines personnes mal inten-  
» tionnées ont assigné le capitaine ou un officier de garde dans des  
» cas d'abordage, dans le but d'éviter la limitation de la responsabilité  
» des propriétaires de navires. Le propriétaire a évidemment dû couvrir  
» son capitaine, non seulement parce qu'il était un homme méritant,  
» mais parce que dans les temps modernes, le propriétaire n'aurait plus  
» pu enrôler un équipage. C'est la raison pour laquelle il est tout à fait  
» indispensable qu'à l'occasion d'une révision des lois sur la limita-  
» tion, nous comblions cette lacune.

» Nous supposons toutefois que l'objection principale de la délégation  
» suédoise concerne les actions intentées contre les agents des pro-  
» priétaires de navires. En effet, cette question est sujette à discussion,  
» mais je désire préciser vis-à-vis de la conférence qu'il ne s'agit pas de

» tout acte que l'agent ou le propriétaire du navire peut commettre.  
» Il faut qu'il s'agisse d'un acte qui constitue une faute ou une négligence dans la navigation ou l'administration du navire ou dans le chargement, le déchargement ou le transport de la cargaison. Nous ne voyons pas pourquoi un agent, dans un de ces cas, extrêmement rares, ne bénéficierait pas de la protection de la limitation, car il serait tout aussi simple pour les créanciers d'assigner l'agent qui, pour des raisons commerciales, sera dans la plupart des cas, couvert par le propriétaire.

» Il y a toutefois un point concernant l'art. 6 qui a retenu l'attention de l'Association Britannique de Droit Maritime et que personne n'a soulevé jusqu'à présent. Il est indiscutable que, si vous donnez au capitaine ou aux officiers de bord, ou aux membres de l'équipage une protection par la voie de la limitation de responsabilité, vous ne pouvez pas stipuler que cette limitation ne lui sera pas accordée en cas de faute de navigation, sinon il n'y a aucun intérêt à le protéger, étant donné que dans 999 cas sur 1.000, le capitaine ou l'officier de bord ou un membre de l'équipage sera poursuivi personnellement pour une faute de navigation. Les mots « ou administration » ont été ajoutés au projet, à la demande d'un certain nombre d'associations nationales. Nous sommes d'avis que ceci est extrêmement dangereux, étant donné que ces mots pourraient permettre à l'affrètement et au gérant du navire de limiter leur responsabilité dans des cas où le propriétaire n'est pas autorisé à limiter la sienne par suite de sa faute ou de sa négligence.

» Nous avons l'impression que cette objection devra être faite par tout législateur ou par tout conseil juridique gouvernemental et que cette extension pourrait faire échouer cet important article. C'est la raison pour laquelle l'Association Britannique de Droit Maritime propose de biffer les mots : « ou administration ».

**Le Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) (traduction) : « M. Cyril Miller vient de dire qu'il ne peut pas s'imaginer un cas où le capitaine est personnellement responsable sans que le propriétaire le soit également. Je n'ignore pas que, suivant la jurisprudence anglaise, les membres de l'équipage peuvent invoquer les clauses d'exonération mentionnées dans le connaissement en faveur du propriétaire de navire. Ce raisonnement n'est toutefois pas suivi par tous les autres

» pays. Nous avons une stipulation spéciale précisant que le capitaine  
» n'est jamais personnellement responsable, sauf lorsqu'il a commis  
» une faute intentionnelle ou une grave négligence.

» Le second point soulevé par M. Miller et qui a retenu mon atten-  
» tion consiste à proposer de biffer les mots : « ou administration »  
» de l'art. 6. Comme je vous l'ai dit hier, les Pays-Bas ont une flotte  
» de mer comprenant un grand nombre de petits navires qui sont la  
» propriété ou la co-propriété du capitaine. C'est la raison pour laquelle  
» il y a un intérêt vital pour nous à permettre au capitaine de limiter  
» sa responsabilité dans les cas où il est responsable non seulement du  
» chef d'une faute de navigation, mais également du chef d'une faute  
» dans l'administration du navire.

» Finalement, je vous rappelle la proposition des Pays-Bas au  
» sujet d'un nouvel article.

» « La présente convention s'appliquera chaque fois que le proprié-  
» taire d'un navire limite sa responsabilité devant les tribunaux d'un  
» Etat contractant.

» Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totale-  
» ment ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout gouverne-  
» ment d'un Etat non-contractant ou tout propriétaire d'un navire de  
» mer qui n'a pas, au moment où il désire limiter sa responsabilité, sa  
» résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des  
» Etats contractants ou dont le navire à raison duquel il veut limiter  
» sa responsabilité, bat à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un  
» des Etats contractants. »

**M. Atilio Malvagni** (Argentine) (traduction): « L'Association  
» Argentine de Droit Maritime désire faire une observation au sujet du  
» 3e paragraphe de l'article 6. En effet, nous ne voyons pas très bien  
» ce que signifient les mots : « administration du navire ». S'il s'agit de  
» l'administration du navire par le capitaine qui est propriétaire du  
» navire, cette disposition peut signifier que cette personne peut limiter  
» sa responsabilité dans le cas où le navire n'était pas navigable. Il  
» faut donc définir ce qu'on entend par « administration du navire ».

» L'Argentine a la plus jeune flotte. Dans mon pays il y a beau-  
» coup plus d'affréteurs que de propriétaires de navires. Or, jusqu'à  
» présent, on n'a tenu compte en général que des intérêts des proprié-  
» taires de navires. Si ce comité espère unifier le droit et obtenir l'adhé-



» sion de tous les gouvernements il doit tenir compte des intérêts des  
» affréteurs qui seront défendus par l'Argentine et par les autres pays  
» de l'Amérique latine où 13 % seulement du trafic sont effectués par  
» des navires nationaux.

» J'ai appris par ailleurs que le Comité Maritime désire intéresser  
» tous les pays de l'Amérique latine à ses travaux; il faut donc que ces  
» pays se rendent compte du fait que leurs intérêts sont défendus par  
» le Comité. J'ai tenu à insister sur ce point pour qu'à la prochaine  
» occasion je ne sois pas le seul délégué de l'Amérique latine mais pour  
» que nous soyons cinq ou sept. »

**M. C.S. Haight** (Etats-Unis) (traduction): « Je désire ajouter un  
» point aux remarques faites hier par notre délégation. Notre légis-  
» lation sur la limitation a fonctionné pendant près de 150 ans à la  
» satisfaction de tous les intéressés et c'est la raison pour laquelle nous  
» devons tenir compte de cette situation. Il en est d'ailleurs de même  
» pour tous les pays où la réforme du système de la limitation n'est  
» pas un problème pressant.

» En ce qui nous concerne, notre Comité National et notre Associa-  
» tion estiment qu'il y a un risque incéniabile que notre Congrès, qui  
» n'a pas le même esprit que les milieux maritimes, décide, si une pro-  
» position de réforme est faite, de supprimer la limitation, car per-  
» sonne ne peut prévoir où l'on aboutit dès qu'on touche à une loi  
» de base.

» Les transporteurs routiers et les autres transporteurs de marchan-  
» dises et de passagers n'ont pas le droit de limiter leurs responsabilités.  
» Il n'est pas douteux que l'industrie maritime a droit à une limitation  
» de responsabilité équitable mais personne ne peut savoir si notre  
» Congrès, en conclusion d'un nouvel examen de la question, arrivera  
» à la même conclusion.

» J'ai soulevé cette question parce que la fin de notre système  
» actuel de limitation ne porterait pas seulement préjudice aux navires  
» battant le pavillon des Etats-Unis mais à tous les navires qui font  
» escale dans nos ports.

» Ceci n'exclut toutefois pas toute possibilité d'arriver à une uni-  
» formité englobant les Etats-Unis.

» Notre loi sur les pertes de vies et les lésions corporelles est déjà  
» en concordance avec le projet anglais. Nous avons un montant défini

» en dollars par tonne à titre de garantie pour ces réclamations. Si  
» le navire est perdu cette garantie reste. Si le navire n'est que partielle-  
» ment endommagé ou si, ce qui arrive parfois, le navire est seul respon-  
» sable et n'a pas subi de dommages importants, la valeur du navire  
» après l'accident et le fret non-perçus constituent un fonds qui s'ajoute  
» au premier montant et qui s'élève à \$ 60 par tonne.

» En matière de dommages matériels, nous avons une loi qui limite  
» la responsabilité à la valeur du navire *après* l'accident.

» Accepter nos lois comme un remède ne constitue donc pas un  
» changement profond de l'objet de l'actuel projet de Convention qui  
» est la protection des réclamants pour pertes de vie et lésions corpo-  
» relles. Cela impliquerait toutefois un changement pour les dommages  
» matériels.

» Je voudrais ajouter, en ce qui concerne la limite pour les dom-  
» mages matériels, que l'expérience des Anglais nous a appris qu'il  
» vaut mieux rattacher cette limite à la valeur du navire puisque de  
» cette façon elle est à l'abri des dévaluations — les variations de la  
» valeur des marchandises suivant généralement celle de la valeur des  
» navires — et tient compte de la différence entre les différentes caté-  
» gories de navires.

» Finalement le besoin d'uniformité est plus grand pour nous de-  
» puis le développement du trafic sur les Grands Lacs et sur le Saint  
» Laurent.

» Si notre suggestion de soumettre à l'approbation des autres na-  
» tions ici représentées, notre système, changé et amendé suivant les  
» besoins, pouvait être accepté, nous demanderions à nos collègues  
» anglais de déployer tous leurs efforts pour qu'eux aussi l'acceptent.  
» Il ne nous échappe guère que cela impliquerait pour eux l'obliga-  
» tion d'exercer leur art de persuasion sur les autorités anglaises inté-  
» ressés.

» Nous avons tous beaucoup travaillé et cela s'applique surtout à  
» nos collègues anglais. Il serait dommage que cette Conférence n'abou-  
» tisse pas à une Convention qui ne puisse être acceptée sur une grande  
» échelle. Nous espérons sincèrement que le projet qui sera réalisé  
» pourra être accepté par les Etats-Unis aussi. »

**M. Akita** (Japon) (traduction): « Par suite d'une faveur spéciale  
» qui m'a été accordée par le Président j'ai l'honneur d'exposer le

» point de vue de l'Association Japonaise des Propriétaires de Navires,  
» point de vue qui n'a pas été adopté par la majorité de l'Association  
» Japonaise de Droit Maritime. Cette Association se rend compte des  
» grands mérites de simplicité et de clarté du projet britannique. Tous  
» les pays ont toutefois à faire face à des difficultés particulières. Au  
» Japon, il y a des raisons sérieuses d'adopter le système de la valeur  
» du navire dans les cas de perte totale, sinon les propriétaires de navire  
» auront à faire face au danger d'une déclaration en faillite chaque fois  
» que se produit un événement qui échappe à leur contrôle. »

**Le Président** suspend la séance et invite les délégations à désigner le représentant au sein du Comité de rédaction.

La séance est reprise.

**Le Président** : « Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je voudrais  
» préciser que, dans la pensée du bureau, la commission que nous  
» constituerions pour l'examen du projet ne soit pas seulement un  
» comité de rédaction. L'idée que j'ai exprimée tout à l'heure est qu'il  
» s'agit de la désignation d'une commission restreinte comportant un  
» membres par délégation qui rechercherait des points d'entente. Je  
» voudrais qu'à cet égard il n'y ait aucune espèce d'équivoque. »

La Commission est constituée comme suit :

Argentine	M. Malvagni
Belgique	M. Van Rijn
Canada	M. Beauregard
Danemark	M. Boeg
France	M. de Grandmaison
Allemagne	M. Dettmers
Grande-Bretagne	M. Mc Nair
Grèce	M. Spiliopoulos
Italie	M. Giorgio Berlingieri
Japon	M. Komachiya
Pays-Bas	M. Van der Feltz
Norvège	M. Braekhus
Espagne	M. Garrigues
Suède	M. Bagge
Suisse	M. Müller
Etats-Unis	M. Haight

**Sir Gonne Pilcher** (Grande-Bretagne) (traduction): « Comme les » les membres de cette commission ont défendu des points de vues » très différents, il paraît être très souhaitable que le président de cette » commission connaisse aussi bien le français que l'anglais. Je vous » propose en conséquence de désigner quelqu'un qui possède les quali- » tés visées et je vous suggère le nom de notre secrétaire-général, M. » Carlo Van den Bosch, qui connaît très bien les deux langues et qui » est tout à fait impartial. »

**Le Président** : « Je crois que les manifestations de l'Assemblée me » paraissent donner tout agrément à la proposition de Sir Gonne Pilcher. » Je demanderai donc à M. Van den Bosch de vouloir bien accepter » cette périlleuse fonction. Je compte beaucoup sur lui, sur sa diplo- » matie pour nous amener vendredi matin dans une unanimité parfaite » un projet bien au point. Je voudrais que la journée de jeudi soit » consacrée à cet important travail.

» Ce travail de jeudi sera capital. C'est sur lui que doit être basée » la réussite, la demi-réussite ou l'échec de notre rencontre. »

**M. Van den Bosch** (Belgique): « Monsieur le Président, Messieurs » les Vice-Présidents, Messieurs, je désire avant tout vous exprimer ma » profonde reconnaissance pour l'honneur qui m'est fait et la marque » de confiance que vous venez de me témoigner.

» Notre Président nous a dit que le fait de faire partie de la com- » mission chargée de concilier les points de vue et de présenter à l'As- » semblée Générale un texte acceptable n'était pas un honneur mais un » travail. Je me rends parfaitement compte de la lourde charge qui sera » dévolue à la commission mais je me permets de m'écarter de la con- » ception de notre éminent Président lorsqu'il dit que ce n'est pas un » honneur. Je me sens littéralement écrasé sous l'honneur qui vient » de m'être fait et je désire à cet égard ne laisser aux distingués mem- » bres de cette Assemblée aucune équivoque. » (*Applaudissements*).

La séance est levée.

*Jeudi 22 septembre 1955.*

---

SEANCE DU MATIN

---

COMMISSION SPECIALE RESTREINTE\*

---

DISCUSSION GENERALE

**Le Président** ouvre la séance et propose de s'efforcer en premier lieu d'arriver à un accord sur les principes.

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) (rapporteur de la commission internationale) déclare qu'il est d'accord d'accepter et qu'il espère pouvoir persuader son gouvernement d'accepter le minimum de 300 Tonnes et la limite de £ 40 en ce qui concerne les dommages corporels.

Il ajoute qu'il est d'accord d'appuyer la proposition de M. de Grandmaison en ce qui concerne l'article 3 mais qu'il ne lui est pas possible de prendre comme base de limitation ni la valeur du navire après l'accident, ni celle au début du voyage.

Il fait ensuite part aux délégués du désir des milieux intéressés de remplacer le franc Poincaré, qui est une valeur fictive, par le franc or suisse.

**M. G. Berlingieri** (Italie) fait valoir que l'évaluation du navire au début du voyage est praticable puisqu'elle est appliquée en matière d'avarie commune et d'assistance et sauvetage.

---

(\*) Les débats de cette commission n'ayant pas été sténographiés, le présent procès-verbal pourrait présenter quelques lacunes involontaires.

Il se déclare toutefois prêt à accepter le principe d'une limitation par accident et d'un chiffre forfaitaire par tonneau de jauge, à condition toutefois que 2 ou 3 catégories de navires soient établies.

**Le Président** fait remarquer que les cas d'avarie commune et d'assistance et sauvetage sont exclus par la Convention.

**M. Sole de Sojo** (Espagne) déclare qu'il est disposé à accepter

- (1) le principe de la limitation basée sur une somme forfaitaire par tonneau de jauge;
- (2) le minimum de 300 Tonnes;
- (3) le remplacement du franc Poincaré par le franc suisse or;
- (4) la réduction de £ 50 à £ 40 en ce qui concerne les dommages corporels.

Il fait remarquer toutefois qu'une réduction proportionnelle pourrait être appliquée à la limite concernant les dommages matériels.

**M. Vaes** (Belgique) fait remarquer que l'évaluation du navire a une origine contractuelle en matière d'avarie commune et qu'elle est inévitable en matière d'assistance et sauvetage, tandis qu'en matière de dommages corporels la situation est différente étant donné que les victimes ne peuvent pas savoir au préalable si le responsable est propriétaire d'un grand ou d'un petit navire et qu'un tonnage minimum s'impose pour les petits navires dont le prix de construction est plus élevé.

Il ajoute qu'il n'est pas équitable de protéger les propriétaires de navires qui ne sont pas assurés puisque ces propriétaires bénéficieraient d'une part d'une diminution de coûts d'exploitation et, d'autre part, d'une limitation de responsabilité. L'assurance obligatoire se généralise d'ailleurs de plus en plus.

**M. H. Andersson** (Finlande) déclare pouvoir accepter une limite de £ 40 mais fait des réserves en ce qui concerne le tonnage minimum de 300 tonnes.

**M. K. Spiliopoulos** (Grèce) est d'avis qu'il faut rechercher un rapprochement entre les systèmes anglais et américain.

**Le Président** estime qu'il sera extrêmement difficile d'arriver à ce résultat et que ce serait déjà un progrès considérable si on pouvait arriver à un accord entre les autres pays.

**M. J. de Grandmaison** (France) est d'avis qu'il ne sera pas possible de réaliser le projet de Monsieur Spiliopoulos et insiste sur le fait que le Parlement français se préoccupe actuellement du système de limitation en vigueur, et que seul un accord international, même partiel, peut éviter la suppression de la limitation en France en ce qui concerne les dommages corporels.

Il accepte le compromis proposé par Monsieur Pineus ainsi que la proposition de Monsieur C. Miller qui tend à remplacer le franc Poincaré par le franc or suisse.

**M. K. Pineus** (Suède) fait part de sa satisfaction de voir accepter la proposition suédoise comme base de compromis. Il accepte la proposition de Monsieur Miller en ce qui concerne le franc or suisse.

Il fait remarquer qu'un accord entre les pays européens pourrait amener les pays actuellement opposés au projet à s'y rallier.

**M. Ch. Haight** (Etats-Unis) fait remarquer que contrairement à ce qui se passe en Grande-Bretagne et en France où les Parlements se préoccupent déjà de la question de limitation, le Congrès américain n'a pas encore été saisi de cette question, et il estime que si nous ne voulons pas que la limitation soit supprimée, il faut présenter au Congrès une proposition qui concerne uniquement les taux de limitation et ne touche pas au principe.

**M. V. Taborda Ferreira** (Portugal) déclare qu'il est partisan d'un système de limitation basé sur la valeur du navire au début du voyage mais qu'il pourrait le cas échéant accepter un système établissant plusieurs catégories de navires.

**M. W. Müller** (Suisse) fait remarquer que la Suisse a été amenée récemment à choisir un système de limitation et qu'elle a accepté celui appliqué en Angleterre étant donné que dans ce système

- (1) les créanciers obtiennent toujours une indemnité;
- (2) il est facile de calculer le montant de la limitation;
- (3) le système est simple.

Il estime toutefois que la rédaction de la Convention devrait être révisée de façon à ce qu'elle soit plus facilement comprise par les juristes continentaux.

**M. O. Dettmers** (Allemagne) fait remarquer que le système allemand ressemble au système américain et qu'il a fonctionné d'une façon satisfaisante mais qu'il est disposé à l'abandonner et à accepter le système du projet qui est plus simple et plus équitable.

Il croit que les autorités allemandes seront disposées à accepter le minimum de 300 tonnes et à accepter le système du calcul du tonnage préconisé par la Convention de 1924.

**M. L. Beauregard** (Canada) fait remarquer qu'à son avis les chiffres d'une Convention pourraient être augmentés mais non diminués.

**M. A. Malvagni** (Argentine) déclare pouvoir accepter le système du projet à condition que la limite ne soit pas trop basse. Il ajoute qu'il croit que tous les pays de l'Amérique du Sud pourront se rallier à son point de vue.

**M. S. Komachiya** (Japon) rappelle que quoique l'association japonaise ait accepté le projet, les armateurs s'y sont opposés. Il espère en conséquence que l'unanimité des autres associations lui permettra de convaincre plus facilement les armateurs japonais de l'opportunité d'accepter le projet.

**Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) déclare que l'association néerlandaise est d'accord d'accepter la limite de 300 tonnes et le chiffre de £ 40 pour les dommages corporels. Il ajoute qu'il est personnellement d'accord de remplacer le franc Poincaré par le franc or suisse, mais qu'il n'a pas encore pu consulter son association à ce sujet. Il fait remarquer que le système hollandais actuel comprend 12 catégories de limites, mais que ce système ne donne aucunement satisfaction.

**M. S. Braekhus** (Norvège) déclare qu'il n'est pas autorisé à accepter ni le chiffre de £ 40, ni le minimum de 300 tonnes. Il propose £ 24 pour les dommages corporels et £ 24 pour les dommages matériels et suggère de limiter la responsabilité des petits navires à leur valeur au début du voyage.

**M. N. V. Boeg** (Danemark) déclare accepter les principes de la proposition anglaise mais demande que le tonnage minimum soit réduit à 250 tonnes et qu'on accepte le chiffre forfaitaire de £ 24 ou éventuellement £ 26 par tonne pour les dommages corporels.



**M. G. Berlingieri** (Italie) déclare qu'il est resté le seul défenseur du principe de la limitation à la valeur du navire au début du voyage mais qu'il espère que cette circonstance rendra plus facile sa tâche de persuader son association et les milieux compétents de la nécessité de se joindre à l'accord unanime des autres pays sur le principe de la limitation forfaitaire. Il ajoute qu'il fera tout son possible pour atteindre ce but.

**Le Président** remercie Monsieur Berlingieri de cette déclaration et déclare close la discussion sur les principes du projet en précisant que ceux-ci ont été acceptés par l'Angleterre, la France, le Canada, la Suède, la Norvège, le Danemark, la Finlande, les Pays-Bas, la Belgique, l'Espagne, l'Allemagne, l'Argentine et le Portugal.

SEANCE DE L'APRES-MIDI

---

COMMISSION SPECIALE RESTREINTE

---

**Le Président** ouvre la séance et propose de se mettre d'accord sur le contenu des différents articles et de désigner un comité de rédaction chargé d'élaborer le projet définitif à soumettre à l'Assemblée.

ARTICLE 1<sup>er</sup>

**Baron Van der Feltz** (Pays-Bas) propose d'insérer dans la Convention des définitions de « navire de mer », « responsabilité pour épaves », « dommages matériels », « dommages corporels », « armateurs ».

Il retire toutefois cette proposition à la suite des interventions du Président, de M. Beauregard, de Sir William Mc Nair, de M. de Grandmaison, de M. Andersson et de M. Taborda.

PARAGRAPHE 1<sup>er</sup>

**Amendement néerlandais**

« Le propriétaire d'un navire de mer pourra limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence des montants spécifiés dans l'article 3 de la présente Convention pour les créances suivantes, à moins qu'il ne soit établi que le fait donnant naissance à la créance doit être attribué au dol ou à la faute lourde du propriétaire ».

\* \*

Le Président précise que cet amendement contient trois innovations :

- (1) le propriétaire **pourra** limiter sa responsabilité;
- (2) renversement du fardeau de la preuve;
- (3) introduction de la notion de « dol ou faute lourde ».

Il ouvre la discussion concernant le premier point et précise que le premier point est difficilement conciliable avec le deuxième.

**M. J. de Grandmaison** (France) s'oppose à l'amendement en faisant valoir qu'on ne peut pas permettre aux juges de ne pas appliquer la limitation.

**Baron Van der Feltz** (Pays-Bas) estime qu'il faut éviter que la limitation ne soit appliquée même dans les cas où un fonds de limitation n'est pas constitué.

**Le Président** partage le point de vue du Baron Van der Feltz et estime qu'il faut modifier l'article 4 dans ce sens.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) fait remarquer qu'en Angleterre la limitation ne peut être appliquée que par ordre du tribunal.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) fait remarquer que la proposition néerlandaise n'est acceptable que si elle établit qu'il est nécessaire d'introduire une demande de limitation.

\* \*

**M. J. de Grandmaison** (France) propose de rédiger l'article 1<sup>er</sup> comme suit : « qu'en tout cas la responsabilité est limitée... ».

**Baron Van der Feltz** (Pays-Bas) fait remarquer que l'ajoute des mots « en aucun cas » ne convient pas étant donné qu'il y a des exceptions.

**M. J. de Grandmaison** (France) estime que les mots « en aucun cas » se réfèrent aux créanciers qui suivent.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) fait remarquer qu'en droit belge les mots « en aucun cas » n'ajoutent rien.

**M. J. de Grandmaison** (France) retire son amendement.

\* \*

**Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) attire l'attention des délégués sur la rédaction du deuxième paragraphe de l'article 2 : « Lorsque le propriétaire limite sa responsabilité... » et fait remarquer qu'il pourrait y avoir une contradiction entre les deux articles.

**M. K. Pineus** (Suède) fait remarquer qu'on pourrait adopter la rédaction de la Convention de 1924 établissant que « le propriétaire ne répond que jusqu'à... ».

**M. G. Berlingieri** (Italie) partage ce point de vue.

**Baron Van der Feltz** (Pays-Bas) déclare qu'il serait satisfait si l'article pouvait être rédigé comme suit : « si le propriétaire limite... il ne sera responsable que de... ».

**Le Président** fait remarquer que cette nouvelle rédaction n'est que le reflet de la première.

**Le Président** met au vote l'amendement qui tend à ajouter les mots « pourra limiter ».

L'amendement est rejeté à l'unanimité sauf 1 voix et 2 abstentions.

\* \*

**Le Président** ouvre la discussion concernant le deuxième point de l'amendement néerlandais.

**Sir William Mc Nair** et **M. K. Pineus** (Grande-Bretagne et Suède) estiment que le fardeau de la preuve incombe à l'armement qui demande l'application d'un régime de faveur.

**M. J. de Grandmaison** (France) appuyé par M. Müller, M. Sole de Sojo et M. Spiliopoulos, estime qu'on ne peut pas imposer aux propriétaires de navires une preuve négative d'autant plus qu'ils ne demandent pas un régime de faveur mais l'application de la Convention.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) suggère d'adopter le texte « unless **where** it is established that the occurrence... ».

Cette proposition est adoptée à l'unanimité sauf deux abstentions.

\* \*

**Le Président** ouvre la discussion sur le 3<sup>e</sup> point de l'amendement néerlandais.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) s'oppose à cet amendement en faisant valoir que le juge anglais n'est pas habitué à l'expression « wilful misconduct », et que cette expression pourrait lui permettre de ne pas appliquer la Convention dans tous les cas d'innavigabilité.

**MM. J. Van Ryn** (Belgique) et **J. de Grandmaison** (France) demandent de garder l'ancienne formule ainsi que l'ancienne traduction.

Le 3<sup>e</sup> point de l'amendement néerlandais est rejeté à l'unanimité sauf 1 voix et 2 abstentions.

#### **Amendement argentin**

Cet amendement tend à insérer après les mots « par la faute personnelle du propriétaire ou qui avec son consentement » les mots « dans l'expression « propriétaire » sont comprises toutes les personnes de la direction des armements ».

**M. A. Malvagni** (Argentine) précise que le but de cet amendement est d'assurer que l'expression « propriétaire » couvre tous les membres de la direction des armements.

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) et **M. W. Müller** (Suisse) font remarquer qu'il s'agit là d'une question qui doit être soumise à la loi interne de l'Etat dont l'armement ressortit.

**Le Président** suggère de faire mention de la proposition de Monsieur Malvagni dans l'exposé des motifs.

Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

## PARAGRAPHE 2

### Amendement anglais

- a) Perte de vie ou dommages corporels causés à toute personne ou dommages de tout bien survenus à bord du navire;
- b) Perte de vie ou dommages corporels causés à toute personne quelconque sauf les personnes à bord du navire, ou perte ou dommages de tous biens ou tous droits de toutes sortes sauf les biens à bord du navire, par tout acte ou négligence ou toute faute de la part du capitaine ou du pilote ou de tout membre de l'équipage ou de toute autre personne dont le propriétaire a la responsabilité, se rapportant à la navigation ou l'administration du navire ou au chargement, au transport ou déchargement du navire ».

#### Littera a.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) fait remarquer que les mots « any person being carried » ont été traduits par « survenu à bord ».

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) répond qu'il n'a pas voulu employer le mot « transporté » par suite du fait qu'il a voulu comprendre dans le paragraphe a) les membres de l'équipage et qu'il a voulu en exclure les acconniers et les visiteurs.

**M. J. de Grandmaison** (France) suggère la traduction « toute personne étant à bord en vertu d'un contrat ».

**Baron Van der Feltz** (Pays-Bas) estime qu'il est plus logique de mettre « toute personne à bord ».

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) fait remarquer que l'expression « à bord » ne convient pas étant donné que pour des raisons politiques on a voulu appliquer la limitation relative à des personnes hors du navire uniquement aux cas de négligence ou de faute dans la navigation ou l'administration du navire.

A la demande de Monsieur Pineus **Monsieur Miller** confirme que l'expression « transporté sur le navire » ne signifie pas que le navire doit être en mouvement.

A la demande du Président il confirme qu'un passager qui est sur la passerelle n'est pas à bord du navire.

Le nouveau texte du littera a) est accepté sous réserve d'une traduction adéquate des mots « carried in the ship »:

#### **Littera b.**

A la demande de Monsieur Pineus **Monsieur Miller** précise que les mots « chargement, transport, etc. » comprennent le transbordement.

A la demande de Monsieur Taborda **le Président** précise que le littera (a) vise toutes personnes et choses dans l'acte de transporter tandis que le littera b) vise toute personne ou chose qui n'est pas transportée.

Le nouveau texte du littera b) est accepté sous réserve d'une rédaction plus adéquate.

#### **Littera c.**

**M. L. Beauregard** (Canada) demande si cette disposition ne pourrait pas entraîner des difficultés par suite du fait que les autorités qui seraient amenées à enlever les épaves, pourraient se considérer comme étant responsables.

Ce point de vue n'est partagé que par Monsieur Malvagni.

Le nouveaux texte du littera c) est approuvé sous réserve de rédaction plus adéquate.

#### **Littera d.**

**M. J. de Grandmaison** (France) propose de supprimer le mot « seulement » alléguant que le juge pourrait n'appliquer la limitation que dans le cas de la garde.

**M. K. Pineus** (Suède) propose d'insérer le mot « absolute (liability) », expression qui correspond suivant Sir William Mc Nair à « abstraction faite de toute preuve de faute ».

Moyennant les deux modifications précitées le nouveau texte du littera d) est accepté sous réserve d'une rédaction plus adéquate.

La réunion prend d'autre part acte de la proposition de Monsieur Müller d'ajouter les mots « du fait de l'exploitation ».

### PARAGRAPHE 3

**Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) fait remarquer qu'aux Pays-Bas le marconiste n'est pas considéré comme étant un préposé du propriétaire.

**M. S. Braekhus** (Norvège) estime que le texte du projet est trop compliqué et qu'il faudrait essayer de le simplifier.

**M. H. Andersson** (Finlande) est d'avis de limiter le champ d'application de cette règle par l'expression « préposés au service du navire ».

#### Amendement français

« Le présent article ne s'applique pas :

- » (i)...
- » (ii) aux créances du Capitaine, d'un membre de l'équipage ou de tout préposé du propriétaire, si elles sont présentées par lui personnellement à l'exclusion de celles présentées par des organismes d'assurance obligatoire d'Etat pour récupérer les sommes payées par elles et de celles émanant d'héritiers ou ayants droit de la dite personne agissant en leur nom personnel ».

**M. J. Van Ryn** (Belgique) se demande si l'amendement français ne risque pas de se heurter à l'opposition des Parlements, l'assurance d'Etat étant directement visée. Il ajoute qu'il sera d'ailleurs facile d'éviter cette règle en faisant agir l'assuré.

**M. J. de Grandmaison** (France) fait remarquer qu'il serait peu équitable d'empêcher les armateurs d'invoquer la limitation vis-à-vis d'une caisse alimentée par des fonds payés par des armateurs.

#### Amendement anglais

Cet amendement a pour objet de supprimer le dernier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. Il est accepté.

#### Amendement néerlandais

« Le propriétaire d'un navire de mer pourra limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence des montants spécifiés dans l'article 3 de



» la présente Convention pour les créances suivantes, à moins qu'il » ne soit établi que le fait donnant naissance à la créance doit être » attribué au dol ou à la faute lourde du propriétaire ».

**M. W. Müller** (Suisse) estime qu'il s'agit d'une question de procédure à soumettre aux lois nationales.

**M. L. Beauregard** (Canada), approuvé par le Président, estime que si nous voulons limiter, nous devons admettre que la question de responsabilité a été tranchée au préalable.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) estime que la question soulevée par l'amendement néerlandais doit être réglée par la *lex fori*.

**Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) n'étant pas autorisé à retirer son amendement, la question est réservée.

## ARTICLE 2

### PARAGRAPHE 1<sup>er</sup>

Le **Président** fait remarquer qu'à la suite de la déclaration de Monsieur Berlingieri le premier paragraphe est approuvé à l'unanimité sauf les abstentions de l'Italie, de l'Argentine, des Etats-Unis et de l'Espagne.

### PARAGRAPHE 2

**M. J. Van Ryn** (Belgique) propose de mettre ce paragraphe en concordance avec l'article 1<sup>er</sup> « when the owner limits... **where** the liability is limited ».

Cette proposition est acceptée.

### Amendement français

« Le fonds ainsi constitué sera affecté spécialement aux mains de » son tiers détenteur, à la garantie des créances pour sûreté desquelles » le fonds est constitué et privilège exclusif de tout autre leur sera » attribué sur le dit fonds ».

**M. J. Van Ryn** (Belgique) fait remarquer que la constitution du fonds doit être considérée comme une libération du débiteur et que si le fonds est affecté spécialement à certains créanciers, il pourrait être considéré comme une garantie pouvant être révoquée en cas de faillite.

Cet amendement pourrait donc avoir pour résultat dans certains pays tel que la Belgique, d'obtenir un résultat opposé à celui qui a été envisagé.

Il propose en conséquence de soumettre cette question à la *lex fori*.

**M. J. de Grandmaison** (France) estime d'ailleurs que leur renvoi à la *lex fori* est difficile à accepter mais déclare que si l'on considère la constitution du fonds comme un paiement libératoire, il retire son amendement.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) fait remarquer qu'on pourrait garder l'amendement en adoptant une rédaction différente qui ne fait pas mention des mots « garantie » et « sureté ».

**M. J. de Grandmaison** (France) estime qu'il y a lieu de prendre au préalable une décision en ce qui concerne la proposition néerlandaise sur l'article 1<sup>er</sup>.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) suggère la rédaction que voici : « The limitation fund shall be effected either by payment into » court under the orders of the competent court, or, if permitted, by » the competent court, by payment into the hands of a third party » and in that case... ».

**M. Dettmers** (Allemagne) fait remarquer que notamment en cas de saisie la constitution avait pour objet de libérer le navire sans reconnaître de responsabilité.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) suggère qu'on pourrait préciser dans l'article 5 qui traite de la saisie que la déposition d'une garantie jusqu'à concurrence de la limite ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité.

**Le Président** met ensuite au vote l'amendement de la délégation néerlandaise sur l'article 1<sup>er</sup>.

Cet amendement est accepté par 14 voix et 2 abstentions.

Le Président remet le vote sur la proposition française amendée par Sir William Mc Nair, la rédaction nouvelle de cet amendement n'étant pas terminée.

**Le Président** propose ensuite de constituer un comité de rédaction composé de M. de Grandmaison, Sir William Mc Nair, M. Miller et M. Van Ryn.

Cette proposition est approuvée.

*Vendredi 23 septembre 1955.*

---

COMMISSION SPECIALE RESTREINTE

---

ARTICLE 3

PARAGRAPHE 1<sup>er</sup>

Après discussion les chiffres de £ 24 et £ 40 sont acceptés.

La Finlande, la Norvège et le Danemark ont voté contre. L'Italie, les Etats-Unis et l'Argentine se sont abstenus.

PARAGRAPHE 2

Après discussion le chiffre de 300 tonnes est accepté.

Le Danemark, la Suède et la Norvège ont voté contre. Il y a eu 3 abstentions dont celle de l'Espagne.

**Le Président** constate qu'il y a unanimité sur la manière de calculer le tonnage (système de la Convention de 1924).

PARAGRAPHE 3

**Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) propose la rédaction « au cours **légal** du change » (« official » en anglais).

**M. J. de Grandmaison** (France) fait remarquer que dans certains pays il y a deux cours légaux différents.

La proposition est rejetée.

\* \*

**Le Président** note l'accord des membres sur la substitution du franc suisse or au franc Poincaré et propose de charger le comité de rédaction de l'élaboration d'un texte se référant au franc suisse or, avec réserve de faire préciser par des experts ce qu'on entend par franc or suisse.

Cette proposition est acceptée à l'unanimité sauf 2 abstentions.

#### **Amendement franco-belge**

« Lorsqu'un propriétaire usera du droit de limiter sa responsabilité » par application des dispositions de la présente Convention, les montants prévus au présent article pourront être convertis, pour les besoins de toutes procédures, dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi au cours de change en vigueur, selon le cas, à la date du paiement effectué aux créanciers ou à celui de la date de constitution du fonds, ou à celui de la date de la fourniture d'une caution ou de toute autre garantie.

» Les variations de change seront supportées par le propriétaire tant qu'il n'aura pas effectué le paiement aux créanciers ou qu'il n'aura pas mis le fonds de limitation à la disposition de ces créanciers, suivant les règles de la procédure prévues par la loi du pays où le fonds est constitué ».

**M. J. de Grandmaison** (France) demande s'il est indispensable de faire état d'un paiement au tribunal.

A la réponse affirmative de **Monsieur Miller** il propose de mettre le risque du change à charge du créancier à partir de ce paiement.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) appuyé par M. Pineus, M. Van Ryn et M. le Président, suggère de soumettre cette question aux lois nationales.

**M. J. de Grandmaison** (France) estime que la question est trop importante et doit être tranchée par la Convention, mais qu'on pourrait éventuellement laisser la décision à l'Assemblée.

**Baron Van der Feltz** (Pays-Bas) fait remarquer que le risque de change doit être subi par les créanciers, étant donné qu'ils choisissent le tribunal.

**M. L. Beauregard** (Canada) suggère de supprimer dans le 1<sup>er</sup> paragraphe « ou à celui de la date de la fourniture d'une caution ou de toute autre garantie ». De cette façon le 2<sup>e</sup> paragraphe devient inutile. (Accord du Président).

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) propose de supprimer au 3<sup>e</sup> paragraphe du texte du projet les mots « Ou fournir une caution ou toute autre forme de garantie par application de l'article 5 ». (Accord du Président).

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) propose le texte suivant : « Whe-  
» re the owner of a ship limits his liability in accordance with the  
» provisions of this Convention, then for the purposes of any proceed-  
» ings in any State with respect to that liability, those amounts may  
» be converted into the national currency of that State at the rate of  
» exchange prevailing at the date the owner has made payment into  
» court in respect of that liability or has established otherwise a limi-  
» tation fund ».

L'amendement franco-belge est retiré et la proposition de Monsieur Miller est acceptée à l'unanimité sauf les abstentions de la Norvège, du Danemark, de la Suède, des Pays-Bas, de l'Italie et des Etats-Unis.

## ARTICLE 4

### Amendement italien

- « 1) The owner who wishes to avail himself of the benefit of the  
» limitation must file an application for this purpose with the com-  
» petent Judicial Authority of his domicile or... (other places to  
» be agreed upon) submitting to such authority the list of all the  
» claimants who are subject to the limitation and of all the clai-  
» mants who, even if not subject to limitation have a maritime lien  
» or a mortgage on the vessel.
- » 2) The owner shall also under penalty of forfeiture of his right of  
» limitation deposit the fund of limitation with the said Judicial  
» Authority within . . . days from the above application.
- » 3) The judge entrusted with the proceedings will fix a hearing for

- » the appearance of all the claimants indicated in the preceeding  
» article, taking into account the domicile of the various claimants,  
» and his order shall be served upon the letter.
- » 4) Should all possible objections to the admission of the owner to  
» the benefit of limitation be rejected by the judicial authority, the  
» same will share the fund between the claimants subject to the  
» limitation, according to their rank and in compliance to the prin-  
» ciples of the Brussels Convention of 1926 on mortgage and mari-  
» time liens. Upon request of the claimants not subject to the limi-  
» tation, who have a maritime lien or a mortgage on the vessel,  
» the owner shall not be admitted to the benefit of the limitation,  
» in case he does not give sufficient guarantee of this financial  
» capacity of satisfying such claimants.
- » 5) After the fund of limitation has been constituted, no personal ac-  
» tion of conservative or executory character (saisie conservatoire  
» ou saisie exécutoire) can be instituted or prosecuted against any  
» other asset of the owner on the part of the claimants, who are  
» subject to limitation, belonging to any Contracting State.
- » 6) No claimant who is not subject to limitation can take an action  
» with the view of being paid out of the fund of limitation, unless  
» all the claimants subject to limitation have already been totally  
» satisfied.
- » 7) In the case of the owner being declared bankrupt after the con-  
» stitution of the fund of limitation and the rejection of the objec-  
» tions mentioned in the preceeding articles, the claimants not  
» subject to limitation shall not be entitled to request that the fund  
» be included in the bankruptcy assets ».

**M. G. Berlingieri** (Italie) qui a présenté cet amendement déclare que, compte tenu de la déclaration qu'il a faite, il ne désire plus insister pour que cet amendement soit examiné.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) propose d'exclure de la Convention toute règle de procédure.

**M. W. Müller** (Suisse) fait remarquer que l'amendement italien contient des suggestions très importantes, notamment les paragraphes 5 et 6.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) est d'avis que ces paragraphes pourraient être insérés à l'article 2.

Il estime d'autre part qu'il faut écarter le paragraphe 7.

La proposition de Monsieur Van Ryn est acceptée.

#### **Amendement néerlandais.**

Cet amendement tend à insérer après les mots « vis-à-vis du fonds de limitation » les mots « et aussi la règle relative à la constitution du fonds et les autres règles de procédure ».

Cet amendement est accepté.

#### **Amendement argentin.**

Cet amendement tend à soumettre l'ordre des créances à la Convention de 1926 pour les Etats qui ont ratifié cette Convention et à la loi du pavillon pour les pays qui n'y ont pas adhéré.

**M. A. Malvagni** (Argentine) précise que le but de cet amendement est d'éviter que certains créanciers n'essayent d'obtenir la compétence d'un tribunal devant lequel leurs droits sont privilégiés.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) fait remarquer que cette disposition est en partie inutile, étant donné que les pays qui ont ratifié la Convention de 1926 ont inséré les dispositions de celle-ci dans leur loi nationale.

**Le Président** propose d'examiner la proposition argentine en même temps que l'amendement français.

#### **Amendement français.**

« Au cas où des créances soumises à la limitation de responsabilité » de l'article 1<sup>er</sup> de la présente Convention seraient privilégiées sur le » navire, le fret et accessoires, ce privilège serait transporté sur le » fonds de limitation.

» En ce cas, l'ordre dans lequel se fera le règlement des créances » sur le fonds sera déterminé par la loi intérieure de l'Etat dans lequel » le fonds sera constitué ».



**Le Président** fait remarquer qu'il y a des créanciers non privilégiés qui sont plus dignes d'intérêt que les victimes d'un accident qui se trouvent hors du navire.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) partage ce point de vue mais ajoute que le principe de l'amendement est justifié étant donné qu'autrement il n'y aurait pas de privilèges.

**M. J. de Grandmaison** (France) précise qu'il est prêt à retirer son amendement si l'article 4 ne parle plus de l'ordre de créanciers. Dans ce cas le fonds de limitation ne serait grevé d'aucun privilège.

**Le Président** propose d'insérer dans l'article 3 une disposition excluant tout privilège.

Cette proposition est acceptée.

#### **Amendement belge.**

« Le fonds de limitation doit être constitué au choix du propriétaire, dans les limites suivantes :

- » 1) le lieu où l'accident s'est produit;
- » 2) le premier port où le navire entrera après l'accident ou, si la créance résulte de dommages causés à la cargaison, le port de destination;
- » 3) 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;
- » 4) le lieu où le propriétaire a son siège principal d'exploitation;
- » 5) le lieu du siège du tribunal saisi d'une action tendant au paiement d'une créance appelée à concourir sur le fonds de limitation ».

**Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) est d'avis qu'on ne devra pas permettre de constituer un fonds dans un Etat non contractant.

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) fait remarquer que cela n'est pas possible dans le cas où un navire est saisi dans un Etat non contractant.

**Le Président** estime qu'il n'y a plus de possibilités de collusion étant donné qu'il n'y a plus de privilèges.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) fait remarquer que les lois internes de la Grande-Bretagne ne permettent pas l'établissement d'un fonds de limitation dans un pays étranger au cas où un tribunal anglais est saisi de l'affaire.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) propose de faire suivre le mot « propriétaire » par les mots « si le choix est autorisé par la loi du lieu ».

L'amendement belge, amendé par Monsieur J. Van Ryn, est accepté.

## ARTICLE 5

### Amendement suédois.

Cet amendement tend à supprimer dans le 2<sup>e</sup> paragraphe 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 ».

Cet amendement est accepté.

### Amendement néerlandais.

« La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire limite sa responsabilité dans le ressort des Etats contractants. Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non contractant et à tout propriétaire d'un navire qui n'a pas, au jour auquel il désire limiter sa responsabilité, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un des Etats contractants ou dont le navire à l'égard duquel il désire limiter sa responsabilité ne bat pas, au dit jour, le pavillon d'un des Etats contractants ».

**M. L. Beauregard** (Canada) se demande si cet amendement est nécessaire.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) est d'avis qu'il s'agit d'une question de procédure qui doit être réglée par la loi interne.

**M. H. Andersson** (Finlande) estime que l'amendement doit être adopté.

**Sir William Mc Nair** (Grande-Bretagne) déclare que dans ce cas le propriétaire a un droit personnel sur le fonds.

**M. J. Van Ryn** (Belgique) fait remarquer qu'en droit belge on arriverait à la même conclusion et qu'il n'est donc pas nécessaire d'insérer l'amendement dans la Convention.

**M. K. Pineus** (Suède) soutient la proposition hollandaise.

L'amendement néerlandais est mis au vote. 6 délégués se déclarent en faveur du projet, 3 votent contre, il y a 7 abstentions.

**M. K. Spiliopoulos** (Grèce) propose de considérer l'amendement néerlandais comme une des questions qui devront être réexaminées après la Conférence si aucun texte définitif n'est arrêté.

**M. K. Pineus** (Suède) propose d'insérer le texte actuel de l'amendement dans la Convention en précisant que la rédaction définitive sera présentée ultérieurement.

Cette suggestion est acceptée.

## ARTICLE 6

### Amendement néerlandais.

Cet amendement tend à ajouter au litt. c) du § 2 les mots « et généralement toute personne autre que le propriétaire qui est tenu d'une quelconque réclamation concernant des créances mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> ».

**M. K. Pineus** (Suède) propose de biffer le litt. c).

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) suggère de laisser à la Conférence Diplomatique le soin de trancher cette question.

La biffure du litt. c) est acceptée.

La Suède a voté contre; les Etats-Unis et l'Italie se sont abstenus.

\* \*

**Baron F. Van der Feltz** (Pays-Bas) estime qu'il faut mettre le 3<sup>e</sup> § de l'article 6 en concordance avec la nouvelle rédaction de l'article 1<sup>er</sup>.

**M. K. Pineus** (Suède) et **M. C. Miller** (Grande-Bretagne) ne partagent pas ce point de vue.

La proposition du Baron Van der Feltz est rejetée par 12 voix contre 2 et 4 abstentions.

## ARTICLE ADDITIONNEL

### Projet néerlandais d'un article additionnel.

- » a) Le propriétaire du navire est autorisé à recourir contre le fonds  
» pour les montants (intérêts et frais compris) payés à un créancier  
» qui n'a pas de droits sur le fonds, à condition qu'il soit prouvé  
» que le propriétaire a été obligé ou sera obligé de payer le dit  
» créancier sans pouvoir obliger celui-ci à recourir contre le fonds,  
» quoique sa créance soit soumise à la limitation en vertu de la  
» présente Convention.
- » b) Le paragraphe a) doit être appliqué que le créancier ait été payé  
» avant ou après la constitution d'un fonds conformément aux dis-  
» positions de la présente Convention.
- » c) Lorsque, au moment de la distribution du fonds, il n'est pas cer-  
» tain que le propriétaire du navire ne sera pas obligé de payer  
» d'autres créanciers dans des circonstances définies sous a); le tri-  
» bunal, qui a la garde du fonds, pourra ordonner la réservation  
» d'un montant suffisant pour couvrir le propriétaire du navire pour  
» le cas où il pourra exercer le droit lui accordé par a) ».

Cet article est adopté.

**Le Président** clôture les débats en remerciant tous ceux qui ont participé aux travaux de la commission.

**M. C. Miller** (Grande-Bretagne) rend hommage au Président pour la façon admirable dont il a dirigé les travaux.

La séance est levée.

## DISCUSSION FINALE DE L'ASSEMBLEE PLENIERE

---

**Le Président** ouvre la séance et donne la parole au Président du Comité de rédaction.

**M. C. Van Den Bosch** (Belgique): « Messieurs, j'ai le plaisir de » vous présenter un bilan en bénéfice. Dans la commission internationale qui groupait 17 associations, les délégués des associations suivantes ont voté en faveur du principe de la limitation forfaitaire :

Allemagne	Grande-Bretagne
Argentine	Japon
Belgique	Norvège
Canada	Pays-Bas
Danemark	Portugal
Espagne	Suède
Finlande	Suisse
France	

» C'est dire que ce principe a été admis par votre commission à la majorité écrasante de 15 voix sur 17.

» Nous avons des regrets à exprimer au sujet de la position prise par les Etats-Unis. Il n'a pas semblé possible, en effet, de trouver une formule de compromis entre le système du projet britannique et la loi interne des Etats-Unis d'Amérique, mais je tiens immédiatement à ajouter que le très distingué délégué et président de l'association américaine, Monsieur Haight a fait preuve au cours de nos délibérations ardues et parfois passionnées, d'un esprit de conciliation, de coopération et d'entente internationale auquel je tiens à rendre hommage.

» La seconde nation dont le délégué n'a pas cru pouvoir souscrire  
» au principe admis par la majorité de la commission, est M. Berlin-  
» gieri représentant l'association italienne. Mais ici encore nous avons  
» rencontré chez notre éminent collègue un sincère désir de coopération  
» et nous avons pu constater que les esprits en Italie s'étaient déjà  
» avancés sur la voie d'un règlement international uniforme en admet-  
» tant le principe de limitation de la responsabilité basée sur la valeur  
» du navire avant l'accident.

» Comme notre ami et collègue, M. Pineus, l'a fait remarquer avec  
» beaucoup d'esprit au cours de la discussion, nous n'étions pas et  
» nous ne sommes pas dans une conférence de désarmement où les solu-  
» tions doivent être prises à l'unanimité. Je crois que nous pouvons  
» considérer que, dès l'instant où 15 nations maritimes sur 17, c'est-à-  
» dire couvrant presque toutes les mers du monde, se sont déclarées  
» d'accord sur l'adoption d'un principe unitaire de limitation de res-  
» ponsabilités, nous avons fait un très grand pas en avant.

» Nous avons essayé d'éviter tout fétichisme de textes. Nous  
» n'avons pris comme point de départ de nos discussions ni le texte  
» de la Convention de 1924, ni même, dans la plupart de ses parties,  
» le dernier projet présenté par l'association britannique. Ce que nous  
» avons tenté de réaliser, c'est un accord sur les idées, sur la substance  
» et nous avons fait confiance pour couler ces idées et cette substance  
» dans un texte les serrant d'aussi près que possible à un comité de  
» rédaction composé de personnalités aussi éminentes que compétentes,  
» que Sir Willian Mc Nair et Monsieur Cyril Miller pour la version  
» anglaise et Monsieur Jean de Grandmaison et Monsieur Jean Van Ryn  
» pour la version française. Je tiens à remercier ici particulière-  
» ment ces personnalités de l'effort considérable qu'elles ont bien voulu  
» faire afin de pouvoir vous présenter en quelques heures le texte d'une  
» Convention.

» C'est donc en quelque sorte une convention nouvelle que nous  
» avons élaborée tenant, dans toute la mesure du possible, le milieu  
» entre les thèses qui se sont affrontées. Bien sûr, nous n'avons pas  
» toujours réussi à rallier l'unanimité des suffrages sur chaque disposi-  
» tion de détail, mais je puis vous dire que chacune des dispositions  
» de la Convention et plus spécialement chacun des amendements qui  
» ont été adoptés l'ont été à une très grande majorité des voix.

» Dans le passé, il y a toujours eu des réserves et des dissensions  
» au sujet des textes que nous avons élaborés, mais nous avons pu  
» remarquer qu'à la conférence diplomatique qui est le véritable siège  
» des discussions finales, les délégués se sont efforcés d'abolir les rugo-  
» sités qui subsistaient et à rapprocher les points de vue qui étaient  
» demeurés écartés.

» Je veux simplement, dans cet exposé préliminaire, souligner  
» quelques traits saillants de la Convention nouvelle que nous avons  
» ainsi élaborée.

» Tout d'abord la limite monétaire du forfait, qui, à une majorité  
» de 11 voix contre 3 et 3 abstentions a été fixée à 24 Livres par tonne  
» pour les dommages matériels et à 40 Livres par tonne pour les dom-  
» mages corporels.

» Nous nous sommes également mis d'accord à l'unanimité sur la  
» manière dont il y avait lieu de calculer le tonnage et nous nous  
» sommes ralliés à la formule qui avait déjà été adoptée dans la Con-  
» vention de 1924.

» A une majorité de 14 voix et 3 abstentions, donc aucune voix  
» opposée, le principe de la limitation par accident a été adopté par  
» votre commission.

» D'autre part, à une très grande majorité, le tonnage minimum  
» ou plus exactement la limite minimum sous laquelle la responsabilité  
» du propriétaire ne pourrait descendre, a été ramenée des 500 tonnes  
» qui figuraient dans le projet, à 300 tonnes.

» Enfin la commission a innové sur un point extrêmement impor-  
» tant qui menaçait de diviser les délégations : c'est celui du partage  
» du fonds de limitation entre tous les créanciers qui y émargent, au  
» marc le franc, solution qui écarte les difficultés inhérentes aux sys-  
» tèmes nationaux des privilèges. Cette décision a été prise à l'unani-  
» mité des voix. »

**Le Président :** « Je suppose, Messieurs, que l'examen détaillé qui  
» a eu lieu en commission sous la présidence si appréciée de notre ami  
» Monsieur Carlo Van den Bosch, aura pour conséquence que nous  
» n'aurons pas à reprendre la discussion en séance plénière.

» Je crois donc qu'après un échange de vues que je vais préciser  
» dans quelques instants, je pourrai vous proposer de renvoyer à

» demain avec les différents votes et vœux que nous aurons à émettre,  
» le vôte sur le projet.

» Je crois cependant qu'il est indispensable que je permette à  
» chacun des membres de l'assemblée plénière de formuler, s'ils le dé-  
» sistent encore, certaines observations sur les textes adoptés par la  
» commission.

» Je vous propose donc que nous passions en revue successive-  
» ment chacun des articles de la nouvelle convention et qu'à l'occasion  
» de chaque article les membres qui en expriment le désir fassent con-  
» naître à l'assemblée leurs observations éventuelles.

» Je demanderai donc avant tout à l'assemblée et à ceux des  
» membres qui désirent prendre la parole, si quelqu'un désire le faire  
» au sujet du texte de l'article premier. »

**M. C.T. Miller** (Grande-Bretagne) (traduction): « J'ai expliqué  
» devant l'assemblée plénière qu'il ne nous était pas possible d'arriver  
» à un arrangement avec les autorités portuaires en ce qui concerne la  
» responsabilité pour l'enlèvement d'épaves, suivant l'article 1 c). C'est  
» la raison pour laquelle nous sommes obligés de faire des réserves. En  
» conséquence, l'article 1 c) devrait comprendre les mots suivants :

» Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'exclure  
» de l'article 1er la responsabilité d'épaves... »

**Le Président** : « Quelqu'un demande-t-il encore la parole sur l'ar-  
» ticle 1er ? Nous passons alors à l'article 2. Quelqu'un désire-t-il  
» prendre la parole sur l'article 2 ? Article 3. »

**M. Algot Bagge** (Suède): « On a subitement introduit au lieu du  
» franc dit Poincaré, le franc or suisse... »

» Je suppose que la raison en est que le franc suisse or existe et  
» qu'il serait plus facile de calculer la somme d'après ce franc suisse  
» existant que d'après un franc « Poincaré » qui n'existe pas.

» Il est possible — car tout est possible — que même le franc  
» suisse or soit dévalué et devienne le franc suisse papier. Je crois  
» qu'il serait plus prudent de suivre les grandes conventions comme la  
» Convention Postale, la Convention de Varsovie et d'autres conven-  
» tions qui n'ont pas adopté un franc existant.



» Je me permets donc de proposer d'examiner s'il ne serait pas  
» plus prudent d'employer la même référence que la Convention Pos-  
» tale et la Convention de Varsovie. »

**M. Kaj Pineus** (Suède) (traduction): « Je voudrais qu'on fasse  
» état dans les Procès-Verbaux de la reconnaissance des membres de la  
» commission pour leur Président, Monsieur Carlo Van den Bosch. Je  
» n'ai pas idée s'il y en a parmi vous qui ont vu ou lu la pièce  
» de Thornton Wilder représentée récemment à Edimbourg et ou Her-  
» cules dit : « J'ai tué l'hydre et ce n'était pas facile ». Je ne pense pas  
» que nous avons tué l'hydre, mais Monsieur Van den Bosch peut  
» certainement dire que ce n'était pas facile...

» Monsieur le Président, la délégation suédoise vient de prendre  
» connaissance de l'amendement proposé par les autres délégations  
» scandinaves et accepté par le Portugal.

» La délégation suédoise me charge de vous dire qu'elle se joint  
» à cet amendement. »

**M. Benito** (Espagne) : « Je désire exprimer l'adhésion de la délè-  
» gation espagnole à l'avis exprimé par la délégation scandinave pro-  
» posant que les navires inférieurs à 300 tonnes puissent demander  
» l'application du système de la valeur d'après le tonnage exact et non  
» d'après les données de la convention. La délégation espagnole par-  
» tage l'avis exprimé par la délégation scandinave quant à l'exclusion  
» des petits navires du bénéfice de la convention. »

**M. N.V. Boeg** (Danemark) (traduction): « Je désire éviter toute  
» méprise et tout malentendu mais je voudrais déclarer que l'amende-  
» ment des 3 pays scandinaves devrait être maintenu en dépit du  
» montant de £ 40 fixé par la convention. »

**M. Taborda** (Portugal): « Je désire vous faire part de ce que le  
» Portugal se rallie à la réserve que le Danemark, la Finlande et la  
» Norvège ont faite à l'article 3 au sujet du tonnage minimum de la  
» responsabilité. »

**M. J.T. Asser** (Pays-Bas) (traduction:) « Monsieur Carlo Van den  
» Bosch nous a fait remarquer que l'article 4 tend à faire bénéficier

» les créanciers du fonds de limitation « *pari passu à moins de*  
» *faute* ». Si c'est là l'interprétation qu'il faut donner à cet article,  
» nous estimons qu'il y a lieu de faire une réserve. Nous proposons  
» d'ajouter au premier paragraphe de l'article 4 après les mots :  
» « ... règles relatives à la constitution... » les mots « ... et à la distri-  
» bution ». De cette façon il est clair que tout problème concernant  
» l'ordre des créances est régi par la *lex loci*. »

**M. C.T. Miller** (Grande-Bretagne) (traduction): « Je désire dire  
» un mot au sujet de l'article 4 § 2 qui est nouveau. Cet article stipule  
» que suivant le choix du propriétaire, un fonds de limitation peut être  
» constitué dans certaines limites. Le choix du propriétaire concernant  
» le pays où il peut déposer son fonds de limitation est donc réduit.  
» A la demande du membre britannique du comité de rédaction, la  
» disposition que voici a été ajoutée : « étant entendu que le choix  
» prévu par cet article ne pourra s'exercer que si la loi du pays où se  
» trouve le lieu choisi par le propriétaire le permet ». Cette demande  
» fait suite au fait qu'en Angleterre, toute cette énumération est inutile  
» étant donné que l'on ne peut pas y limiter sa responsabilité à moins  
» qu'on n'y ait été assigné ou que son navire y ait été saisi et qu'un  
» jugement ait été rendu ou qu'on ait admis sa responsabilité. Nos amis  
» et surtout nos amis belges qui ont proposé le présent amendement nous  
» ont appris que tel n'est pas le cas selon les lois du continent. Suivant  
» ces lois vous pouvez entamer la procédure de limitation même si  
» aucune procédure n'a été intentée contre vous ou contre votre na-  
» vire dans le ressort du tribunal saisi de la procédure de limitation.  
» On a formulé ici des plaintes au sujet de la rigidité dont les Anglais  
» ont fait preuve dans un certain nombre de cas. Dans ce cas-ci quoi-  
» que cette énumération ne donne pas satisfaction, même en tenant  
» compte des législations étrangères, nous ne désirons pas nous montrer  
» difficiles et nous laissons pour le meilleur et pour le pire entrer cette  
» disposition dans le projet de convention qui bien entendu n'est pas  
» le texte définitif puisqu'il doit être approuvé par les législateurs  
» nationaux et par la conférence diplomatique. Je dois toutefois mettre  
» la conférence en garde contre le fait que notre gouvernement et nos  
» assureurs pourraient formuler ultérieurement des objections très sé-  
» rieuses. Nous sommes néanmoins d'avis qu'il ne convient pas de

» reprendre à cette conférence cette difficile question et c'est la raison  
» pour laquelle, moyennant ce Caveat, dont je sais qu'il sera noté dans  
» le procès-verbal, nous sommes disposés à conserver la rédaction ac-  
» tuelle. Je désire uniquement éviter qu'on ne pense que cette question  
» ne pourra pas faire l'objet d'une opposition très nette de la part des  
» délégués britanniques lors de la conférence diplomatique. »

**M. W. Müller** (Suisse): « Ce matin, en commission, la délégation  
» italienne a déposé un projet d'amendement à l'article 4. L'idée était,  
» qu'une fois le fonds de limitation constitué, une action personnelle,  
» une mesure conservatoire ou exécutoire ne pourrait plus être exercée  
» contre le patrimoine de l'armateur.

» Je n'ai pas retrouvé cette pensée dans les nouveaux projets.  
» Il nous avait cependant été affirmé que les personnes chargées de la  
» rédaction tiendraient compte de l'idée émise et rédigeraient le projet  
» d'une façon appropriée. Je pense que c'est seulement le manque de  
» temps qui a fait que ce passage a été oublié. Je voudrais cependant  
» vous le rappeler car l'idée a été émise ce matin. »

**Le Président** : « Quelqu'un demande-t-il la parole au sujet de  
» l'article 4 ?

» Si personne ne demande la parole, nous passons à l'article 5.  
» Quelqu'un demande-t-il la parole ?

» Si personne ne demande la parole, nous passons à l'article 6.  
» Quelqu'un demande-t-il la parole ?

» Si personne ne demande la parole, nous passons à l'article 7.  
» Quelqu'un demande-t-il la parole ?

» Si personne ne demande la parole, nous passons à l'article 8.  
» Quelqu'un demande-t-il la parole ?

» Si personne ne demande la parole, je déclare la discussion close.

» Messieurs, voici comment je me propose de procéder si l'Assem-  
» blée est d'accord. A notre réunion de demain matin, je reprendrai  
» chacune des conventions, article par article, pour les soumettre au  
» vote de l'Assemblée. A l'occasion de la discussion de chacun des

» articles, je ferai voter d'abord, sur les amendements qui seront dé-  
» posés, et ensuite, sur chacun des articles. Lorsque les articles seront  
» votés je demanderai à l'Assemblée de voter sur l'ensemble des projets.  
» Je crois que c'est la manière habituelle et la plus pratique de pro-  
» céder. Je demande aux délégations de vouloir bien, pour le début  
» de notre réunion de demain, me faire parvenir par écrit le texte  
» de leurs amendements... »

La séance est levée.

**RESPONSABILITÉ**  
**DES**  
**TRANSPORTEURS MARITIMES**  
**A L'ÉGARD DES**  
**PASSAGERS**

*Jeudi 22 septembre 1955*

---

SEANCE DU MATIN

---

**Président :** Sir Gonne St. C. Pilcher, Vice-Président du C.M.I.

**Le Président.** — « Le Président Lilar étant retenu par les fonctions » de sa charge, m'a prié de présider la présente séance dont l'objet » est la discussion du projet de Convention sur la responsabilité des » transporteurs vis-à-vis des passagers et de leurs bagages, présenté » par la Commission chargée en mai 1953 de s'occuper de cette matière » sous l'égide du Professeur Offerhaus.

» Je propose de suivre la procédure suivante : permettre tout » d'abord au Président de la Commission de faire un exposé des tra- » vaux accomplis par celle-ci; prier ensuite M. Martin Hill, porte- » parole de la délégation britannique, de faire connaître brièvement » l'attitude de cette délégation vis-à-vis du projet de Convention; ouvrir » la discussion en donnant la parole à ceux des délégués qui désirent » émettre des observations; réexaminer la Convention article par ar- » ticle et enfin soumettre la Convention au vote à raison d'une voix par » délégation. Il n'est pas proposé de voter en cette séance une résolu- » tion définitive, pareille décision étant réservée à la session de clôture.

» Je donne maintenant la parole au Prof. Offerhaus ».

**M. J. Offerhaus** (Président de la Commission Internationale). — « Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, j'ai accepté de prendre » la parole le premier sur le projet de convention sur les passagers » c'est-à-dire le transport des passagers qui a déjà été étudié à la » conférence de Naples et où la délégation italienne a proposé d'essayer » d'introduire quelques conventions au Comité Maritime International. » Et c'est après cela que le Bureau Permanent, dans sa réunion du

» mois de mai 1953 a nommé une commission internationale et c'est  
» en même temps que l'Association française a entamé la rédaction  
» d'un projet de convention.

» Nous n'avons pas encore discuté ce projet de convention comme  
» tel, mais dès le commencement et plus spécialement à la réunion  
» d'Amsterdam en octobre 1953 nous avons discuté un questionnaire  
» dont les principes seraient à la base d'une convention éventuelle.

» Après cette discussion qui a duré deux jours, à Amsterdam, en  
» 1953, le problème a été reporté à la réunion de Brighton. Entretemps  
» il y a eu une nouvelle réunion du Bureau Permanent et une réunion  
» du comité de rédaction de cette commission internationale de Brigh-  
» ton où nous avons discuté, au cours de trois réunions auxquelles  
» participaient tous les membres du comité; ceux-ci ont reçu les pro-  
» cès-verbaux excepté celui de la dernière réunion qui n'a pas été  
» dactylographié, mais toutes les décisions sont contenues dans un des  
» documents imprimés que vous venez de recevoir.

» Il y a quelques articles sur lesquels les décisions n'avaient pas  
» encore été prises. C'est pour cela que le comité de rédaction dans  
» sa réunion du mois de juillet avait comme tâche d'amender et en-  
» suite de rédiger des articles qui avaient déjà été approuvés et en  
» second lieu d'introduire quelques propositions quant aux dispositions  
» qui n'avaient pas encore été étudiées à Brighton.

» Vous disposez de trois documents imprimés. Le premier est un  
» rapport concernant le projet de convention, qui date du mois d'août  
» 1954, qui n'est donc pas complètement up to date, mais qui peut  
» servir de base de réflexion. Le second est le procès-verbal rédigé par  
» M. Voet et le troisième est le texte du projet de convention qui a été  
» rédigé par le comité de rédaction au cours de sa réunion de juillet  
» 1955 et contenant quelques commentaires du rapporteur et du se-  
» créariat.

» A cette conférence de Madrid, la Commission internationale s'est  
» réunie dès le matin de lundi, l'après-midi du même jour et avant-  
» hier dans la matinée et dans la soirée, elle a terminé les discussions  
» sur les articles qui n'avaient pas encore fait l'objet d'une décision à  
» Brighton, elle a révisé le texte des articles qui avaient déjà été  
» discutés.

» Vous comprendrez certainement que, après la dernière réunion  
» de cette commission internationale, pendant l'après-midi de mardi et

» étant donné que nous nous étions engagés pour l'excursion proposée  
» pour mercredi, il était nécessaire de faire dactylographier le texte  
» nouveau pendant la soirée de mardi et c'est pour cela que vous  
» n'avez reçu les nouveaux textes en langues française et anglaise que  
» ce matin.

» M. le Président de cette réunion a bien dit qu'il serait nécessaire  
» de vous expliquer ce que veut dire le nouveau texte et de commencer  
» par des observations générales. Or, vous avez vu que dans le texte  
» original du projet de convention qui a été établi par la délégation de  
» l'Association française beaucoup d'idées — je ne veux pas dire beau-  
» coup d'articles — avaient été empruntées aux règles contenues dans  
» la convention sur le connaissement de l'année 1924. D'autre part,  
» puisque le passager est de par sa nature un autre objet qu'une mar-  
» chandise, beaucoup de dispositions devaient être rédigées de manière  
» différente et pour lesquelles on n'avait comme exemple que la Con-  
» vention de Varsovie pour le transport aérien.

» D'autre part, il y avait une commission de l'Institut pour l'Uni-  
» fication du Droit Privé de Rome qui avait en vue une convention  
» pour les transports routiers.

» Dans les conférences tenues sur les matières des chemins de fer,  
» on a, pendant les dernières années, rédigé une nouvelle convention  
» dans laquelle le sujet des passagers a été traité d'une manière beau-  
» coup plus approfondie qu'autrefois. D'autre part, il était dû à  
» l'initiative de ce même institut de Rome de nommer une commission  
» de composition internationale pour étudier tout le sujet de la respon-  
» sabilité du transporteur envers les passagers. Cette dernière commis-  
» sion a tenu deux réunions. La première, en avril 1954 à Rome, à  
» laquelle aurait dû présider le président de cette commission, M. Al-  
» bert Devèze. Mais, puisqu'il était absent, j'ai dû prendre la prési-  
» dence de cette réunion, la première fois.

» En second lieu, il y a eu une autre réunion de cette commission  
» de l'institut de Rome en avril 1955, dont j'étais absent, mais qui a  
» été présidée par M. Albert Devèze en la présence des représentants  
» de tous les moyens de transports. Cette commission a présenté un  
» rapport rédigé par M. Caillau des chemins de fer français et un  
» procès-verbal de séance dans lequel vous pouvez constater que la  
» commission internationale nommée par l'institut de Rome propose



» quantité de règles qui pourraient être appliquées dans le droit sur  
» la responsabilité des passagers en général.

» On a toujours vu dans les réunions de cette commission de Rome  
» que pour le droit maritime il y avait lieu de choisir une position à  
» part puisque dans le droit maritime il y avait déjà l'exemple des  
» marchandises et que toutes les parties intéressées étaient quelque  
» peu accoutumées à traiter ces règles de la convention sur le connais-  
» sement comme un schéma, comme un projet auquel on s'était habitué  
» et que donc il y avait lieu d'accepter dans cette convention pour les  
» passagers des formules qui ne seraient pas tout à fait les mêmes que  
» celles acceptées dans la convention de Varsovie et dans le projet de  
» convention pour les chemins de fer et pour les transports routiers.

» Et pourtant, dans les discussions de la commission internationale  
» nous avons été très attentifs à cette question de passagers en général  
» et nous avons emprunté le plus d'idées possibles à tous ces projets.

» L'idée générale de ce projet de convention que vous avez devant  
» vous est de suivre, au point de vue formel, le système des règles de  
» La Haye de la convention sur le connaissance.

» Nous avons commencé par donner quelques définitions. Je  
» n'approfondirai pas la discussion quant aux articles mêmes mais je  
» voudrais seulement vous donner une idée du système choisi.

» En second lieu, nous trouvons dans l'article 2 une description  
» du champs d'application qui manque dans la Convention de Bruxelles  
» mais qui se trouve dans la Convention de Varsovie.

» Donc, déjà dans l'article 2 on peut voir qu'il y a une différence  
» de système, puisqu'il y a ici le champs d'application de la convention  
» qui, selon quelques personnes, figure dans l'article 10 de la conven-  
» tion sur le connaissance mais qui, selon d'autres, ne figure pas dans  
» cette convention et auquel on a substitué dans certains pays une  
» paramount clause. Il y a une limitation du champs d'application dans  
» l'article 2, puis dans l'article 3, sur le principe de la responsabilité.

» Puis, il y a les exceptions de l'article 4 sur le connaissance.  
» Mais, dans la convention sur le connaissance, on a toujours rencon-  
» tré la difficulté de ne pas savoir exactement si les dispositions de la  
» convention doivent être amendées par ce qui se trouve dans les prin-  
» cipes du droit interne de tous les pays.

» Donc, dans l'article 3 de notre convention, dont nous discutons  
» aujourd'hui, il y a très strictement une règle sur la responsabilité

» c'est-à-dire sur la responsabilité pour mort ou lésions corporelles, si  
» l'un de ces événements s'est produit en relation avec les opérations  
» de transport; cette formule indique très bien que le passager est  
» autre chose qu'une marchandise, qu'il peut se mouvoir dans le na-  
» vire et que par conséquent il y a une possibilité de mort ou d'acci-  
» dent et que d'autre part il faut limiter un peu la responsabilité en  
» disant que cela doit être en relation avec le transport, mais pas plus  
» que cela; il y a responsabilité dans ce cas seulement et c'est au trans-  
» porteur à prouver qu'un des cas de l'article 5 est applicable.

» Dans l'article 4, nous trouvons une règle sur les bagages, ainsi  
» conçue : premièrement, une responsabilité quant aux bagages enregis-  
» trés; deuxièmement une responsabilité limitée quant aux bagages de  
» cabine et aux bagages similaires en ce sens qu'il n'y a pas respon-  
» sabilité à moins que le passager prouve qu'il y a faute du transpor-  
» teur; troisièmement, pas de responsabilité pour les objets précieux,  
» excepté si le transporteur les a acceptés comme tels.

» Dans l'article 5, vous voyez qu'on a accepté un règlement des  
» exceptions qui est un peu analogue à celui de la convention sur le  
» connaissement, en ce sens que la dernière phrase de l'article 5 dit  
» qu'il y a possibilité de prouver que pourtant il y a faute personnelle  
» du transporteur ou bien faute de ses préposés.

» Dans l'article 6, nous trouvons l'idée d'une exemption de res-  
» ponsabilité dans les cas où il y a faute du passager lui-même, faute  
» ou négligence, avec possibilité d'écarter ou d'atténuer la responsa-  
» bilité.

» Il manque maintenant l'article 7. Vous recevrez le texte de cet  
» article au cours de cette réunion. La raison en est la suivante. Nous  
» avons été longtemps d'accord sur l'idée de la responsabilité envers  
» les passagers eux-mêmes, d'accepter le système de la Convention de  
» Varsovie, comme il sera amendé pendant la convention de l'O.A.C.I.  
» qui se tient actuellement à La Haye; mais il y avait quelques doutes  
» sur la responsabilité du transporteur, eu égard aux bagages.

» On vous soumet actuellement un système de division de cette  
» responsabilité en ce sens qu'il y a pour ainsi dire une limite de  
» Frs. 5.000,— pour les bagages enregistrés et une limite pour tous  
» les autres bagages.

» Comme vous le voyez, ces cas sont un peu semblables à ceux  
» qui sont discutés à La Haye en ce moment pour le transport aérien

» et pour lesquels on a dit : « S'il est établi que le dommage provient  
» de sa faute personnelle impliquant la prévision du dommage et son  
» acceptation téméraire ».

» Dans l'article 9, est réservée l'applicabilité de la Convention de  
» Bruxelles sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de  
» navires de mer. C'est donc une seconde limitation sauf la limitation  
» de l'article 7.

» A l'article 10 vous trouverez la clause de nullité.

» L'article 11 traite du cas où un demandeur intenterait une action  
» basée non pas sur le contrat, mais sur un autre titre comme par  
» exemple le fait illicite. Puis le nombre des personnes qui peuvent  
» actionner est limité.

» Dans l'article 12, vous trouverez des dispositions sur les protes-  
» tations et la prescription.

» A l'article 13, enfin, vous trouverez un règlement de la juridic-  
» tion sur les régimes de la convention. Nous terminons par l'article 14  
» qui dit que la convention s'applique aux transports à titre commer-  
» cial effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit  
» public dans les conditions prévues à l'article 1<sup>er</sup>.

» Il y a aussi un protocole additionnel qui sera discuté après et  
» dans lequel vous trouverez la possibilité de deux réserves à faire  
» par des Etats contractants.

» La première réserve est analogue à celle qui est admise dans la  
» convention sur le connaissement et dont ont fait usage les pays  
» scandinaves. La seconde réserve a trait à l'idée que peut-être il y a  
» des Etats qui ne peuvent pas appliquer la convention aux ressortis-  
» sants d'un Etat dont les navires portent le pavillon.

» Nous avons voulu, vous l'avez vu dans le texte imprimé, faire  
» une exception générale pour ces quelques cas; mais il est apparu que  
» la plupart des pays préféreraient ne pas introduire dans la convention  
» même une exception pour les dits cas et qu'ils préféreraient laisser  
» ouverte la possibilité d'une telle réserve.

» Je voudrais maintenant vous donner quelques modifications à  
» apporter au texte dactylographié que vous avez sous les yeux.

» Article 1<sup>er</sup> a) Biffer les mots « de mer ». Il est en effet plus  
» élégant de dire : « transporteur comprend le propriétaire du navire  
» ou l'affrètement ».

» Vous avez remarqué également que le texte du paragraphe 2 de l'article 2 (texte imprimé) a été biffé. Il s'agit de la réserve que vous retrouvez dans le protocole.

» A l'article 4 il faut ajouter un b) devant les mots « en ce qui concerne, d'une part, les bagages de cabine ».

» Dans l'article 5 a) lire comme suit cet alinéa : « de naufrage, d'abordage ou d'échouement, même causé par une erreur de navigation... » Le mot « même » figure dans le texte anglais.

» Dans l'article 5 c) le mot « accident » doit être au pluriel.

» Dans le projet de protocole additionnel il faut lire la première phrase comme suit : « En procédant à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers, les plénipotentiaires... ».

» Le texte anglais présente aussi quelques lacunes. Je voudrais demander aux délégués de langue anglaise de me dire si les corrections que je vais faire auront leur approbation.

» Dans l'article 1<sup>er</sup>, je propose de mettre « belongings instead of clothing because it seems to be a better translation for the word « effets » in the French text.

» Mais, M. le Président me fait remarquer que « belongings » est impossible à l'article 6.

» Je voudrais seulement que le texte soit correctement traduit afin que vous soyez absolument sûrs de la matière dont vous parlez et qu'il n'y ait pas de malentendu. Je ne voudrais pas en discuter en ce moment, mais je voudrais simplement signaler que dans l'article 6 du texte anglais il y a matière à révision.

» En effet, dans le texte de l'article 6 on a mis « that the fact ». Il faut lire « that the act ». This must be act and not fact. I think in Articles 12 and 13 there must be some amendments on account of the language, which I will reserve now until the end. This is not a question of principles; but exactly in the case of Articles 12 and 13 there are some things of the English text where there is no principle engaged, but only a question of formulating it in the text which, for the English, will be more satisfactory.

» Je crois avoir en ces quelques mots expliqué la matière du projet qui vous est soumis et la base de notre discussion. J'ai cru qu'il était opportun de vous dire quelques mots sur la teneur des articles afin

» que nous sachions exactement de quoi nous allons discuter (Ap-  
» plaudissements) ».

**M. Martin Hill** (Grande-Bretagne). — « Le point de vue britan-  
» nique à l'égard de ce projet de Convention est demeuré inchangé  
» depuis Brighton.

» La proposition d'établir une convention destinée à unifier inter-  
» nationalement les responsabilités des armateurs en tant que transpor-  
» teurs de passagers fut, comme le Président Offerhaus l'a dit, présen-  
» tée à la Conférence de Naples il y a quatre ans. Lorsque la com-  
» mission internationale fut désignée après cette conférence pour exa-  
» miner ces questions le délégué britannique à cette commission, qui  
» était M. Cyril Miller, proposa à la demande de l'Association Bri-  
» tannique de Droit Maritime, qu'avant de poursuivre les travaux, une  
» demande serait adressée au Bureau Permanent à l'effet de se rensei-  
» gner quant au point de savoir si les Etats-Unis d'Amérique seraient  
» disposés à adhérer à une pareille convention. Cette suggestion ne  
» fut pas retenue par la commission, mais lorsque l'année dernière à  
» Brighton le délégué américain fit savoir si clairement qu'il n'y avait  
» aucune chance de voir qu'une convention comme celle-ci pourrait  
» être acceptée par le Congrès des Etats-Unis, la délégation britannique  
» déclara qu'elle était opposée à ce que l'on persévère dans son examen  
» et dès lors estima ne plus pouvoir jouer un rôle utile dans les délibé-  
» rations ultérieures de la commission.

» Le but que poursuit le C.M.I. est de promouvoir une unifor-  
» mité internationale de la loi et à cet égard il semble que pareil but  
» ne pourra être atteint dès l'origine même, parce que le public amé-  
» ricain qui voyage et qui est à notre point de vue le plus nombreux  
» et le plus important se trouvera inévitablement hors de portée de  
» l'uniformité. Pour cette raison seulement l'Association Britannique de  
» Droit Maritime n'est pas favorable à aller de l'avant présentement  
» en ce qui concerne le projet de convention que nous examinons en  
» ce moment.

On dira certainement que les armateurs britanniques, pour lesquels  
» je parle en premier lieu, sont opposés à un projet comme celui-ci  
» parce qu'il leur enlève la faculté que la loi anglaise leur confère  
» actuellement, d'établir avec leurs passagers leurs propres conditions  
» de transport et parce qu'il le fait d'une manière qui inévitablement

» accroîtra leurs responsabilités actuelles. Il serait oiseux d'opposer à  
» celà un démenti : en agissant comme le font les armateurs britanni-  
» ques ils adoptent une attitude à la fois légitime et opportune à leur  
» point de vue.

» Toutefois le problème a des racines bien plus profondes que la  
» simple objection présentée par le principal intéressé à une augmen-  
» tation par la voie des dispositions légales de ses responsabilités  
» propres.

» En effet d'après la conception américaine, comme je la com-  
» prends, il est contraire à l'ordre public d'admettre que quelqu'un  
» qui prête des services d'une certaine espèce stipulerait grâce à son  
» contrat ne prendre à sa charge qu'une responsabilité pour sa négli-  
» gence et celle de ses préposés. Dans les Règles de La Haye cette  
» conception américaine de l'ordre public fut mitigée dans une certaine  
» mesure mais en ce qui concerne les passagers par mer — et je me  
» demande s'il n'en est pas de même des passagers par terre — je com-  
» prends qu'il n'est pas possible de convenir d'exonération de respon-  
» sabilité pour n'importe quelle espèce de négligence. C'est là leur  
» politique et en conséquence leur loi et la loi britannique actuelle con-  
» stituent des extrêmes complètement opposés.

» Je puis apprécier la conception à la base de la législation améri-  
» caine, mais la question qui me préoccupe est celle de son champs  
» d'application : c'est une règle générale. On peut citer de nombreux  
» exemples où elle s'applique : entre autres pour l'arrimeur, le pro-  
» priétaire d'un remorqueur, le propriétaire d'une allège, le proprié-  
» taire d'une grue qui la loue et de nombreux autres encore qui ont  
» une activité en rapport avec les opérations de transport aussi bien  
» sur terre que sur mer alors que sous l'empire de la loi anglaise tous  
» ceux-ci seraient autorisés à établir leurs propres conditions avec leur  
» contre-partie.

» On peut concevoir des arguments en faveur de chacune des deux  
» méthodes, mais l'attitude de l'armateur britannique est qu'il préfère  
» de loin être autorisé à apporter une solution à toutes ces questions  
» par un arrangement commercial et ne pas inviter les Parlements à  
» s'occuper d'affaires de ce genre.

» Il est attaché à cette manière de voir aussi bien lorsqu'elle est  
» en sa faveur que dans le cas contraire. L'année dernière l'Association

» Britannique de Droit Maritime fut invitée à prendre part à une action  
» en faveur d'un projet de loi d'après lequel les propriétaires d'allèges  
» auraient été contraints d'accepter une responsabilité dans les cas de  
» négligence et les armateurs britanniques, qui avaient intérêt à ce  
» qu'il en soit ainsi, dirent non. Ils préféreraient arranger leurs propres  
» affaires avec les propriétaires d'allèges et ne pas voir le Parlement  
» le faire à leur place.

» Finalement il faut se rendre compte à propos de ce projet de  
» convention que ce sont les passagers et non l'armateur qui vont en  
» faire les frais : Toutes les responsabilités accrues de cette espèce doi-  
» vent être supportées par les recettes du voyage puisque celles-ci con-  
» stituent la seule source à laquelle il est possible de puiser. Les passa-  
» gers désirent-ils que le coût des voyages maritimes soit augmenté  
» comme conséquence d'un accroissement de responsabilités ou préfè-  
» rent-ils, comme ils le font actuellement, souscrire leur propre assu-  
» rance ce qu'ils peuvent faire à bon marché et à concurrence d'un  
» montant qui leur convient ? Sous l'empire de cette convention ils  
» continueront à devoir s'assurer si les montants limités auxquels se  
» réfère la convention sont considérés par eux comme insuffisants ce  
» qui peut fort bien se produire.

» Pour ces raisons la délégation britannique est opposée à ce que  
» l'on s'occupe encore davantage de cette convention à cette confé-  
» rence. Avec le temps il est possible que notre point de vue se modi-  
» fierait mais nos instructions à cette conférence sont telles que nous ne  
» pouvons pas aller plus loin que de suggérer que peut-être plus tard  
» nous serons plus réceptifs au projet que nous le sommes aujourd'hui.

» Au sujet de la nécessité et de l'utilité de la convention proposée  
» il va de soi que nous devons continuer à dire ici, comme nous l'avons  
» fait à Brighton, que nous ne pouvons pas utilement participer dans  
» la discussion de questions de détail que celle-ci soulève quelles que  
» nombreuses que celles-ci puissent être tant au point de vue de l'es-  
» sence même de la convention que de sa rédaction ».

**Le Président.** — « J'ai cru qu'il convenait de donner la parole à  
» Monsieur Hill en premier lieu. Ne soyez pas découragés puisque je  
» pense que la plupart d'entre vous saviez depuis un temps considéra-  
» ble que telle était grosso modo l'attitude de la délégation britannique  
» vis-à-vis de cette question.

» Je demande maintenant que s'il y a des délégués qui voudraient  
» présenter des observations sur les principes généraux de la Conven-  
» tion et sur son opportunité, ils le fassent.

**M. O.R. Houston** (Etats-Unis d'Amérique). — « J'excuse tout  
» d'abord le chef de la délégation américaine qui comme vous le savez  
» est retenu ailleurs et j'agis donc comme son remplaçant.

» Lorsqu'il y a trois ans le problème de la responsabilité vis-à-vis  
» des passagers fut remis à l'étude, l'Association Américaine de Droit  
» Maritime désigna un comité qui examina le problème et lui fit  
» rapport. Ce rapport fut adopté par l'Association. En voici briève-  
» ment les éléments essentiels :

» L'obstacle à toute convention régissant le transport de passagers  
» qui serait susceptible d'être avantageuse à nous-mêmes ou à d'autres  
» nations maritimes, réside dans le fait qu'en vertu de la loi aux Etats-  
» Unis un transporteur de passagers est responsable pour les blessures  
» à ces passagers résultant de sa négligence ou de celle de ses préposés  
» y compris la négligence des officiers et de l'équipage du navire et  
» qu'il ne peut pas valablement convenir d'une exonération à propos  
» de pareille négligence.

» Le seul moyen d'éviter pareil inconvénient consiste à persuader  
» le Congrès des Etats-Unis de modifier cette loi et pour arriver à ce  
» résultat il faudrait convaincre le Congrès que la loi est défavorable  
» au shipping américain et probablement aussi qu'une autre loi comp-  
» terait plus d'avantages pour les armateurs et pour le public qui  
» voyage.

» A l'heure actuelle nous ne voyons pas qu'un pareil projet aurait  
» des chances raisonnables d'être adopté. Nous croyons que toute  
» tentative pour obtenir l'approbation du Congrès à pareil plan serait  
» vouée à l'échec. En vérité nous pensons qu'il n'y a aucune proba-  
» bilité raisonnable à ce qu'un programme uniforme pourrait à l'heure  
» actuelle être établi qui pourrait obtenir la sanction législative indis-  
» pensable ici.

» C'est pourquoi en ce qui concerne les Etats-Unis nous croyons  
» que les efforts en faveur de la convention sont à l'heure actuelle  
» futiles. Nous regrettons notre incapacité de mettre sur pied et de  
» soumettre une proposition qui pourrait être acceptable.



» Depuis ce temps la situation s'est quelque peu modifiée. Le  
» I.C.A.O. a tenu des réunions et a proposé certains amendements à  
» la Convention de Varsovie à laquelle les Etats-Unis adhèrent. En  
» réalité la Convention de Varsovie impose une responsabilité sans  
» tenir compte de la faute mais seulement jusqu'à concurrence d'un  
» montant très limité. Notre Gouvernement a envoyé un représentant  
» à la conférence de l'I.C.A.O. et a insisté pour que la limite de res-  
» ponsabilité vis-à-vis d'un passager soit augmentée jusqu'à \$25.000,—.  
» Notre représentant a apparemment fait savoir que les Etats-Unis se  
» contenteraient d'une revision partielle de la responsabilité vis-à-vis  
» des passagers à cet égard. Logiquement je ne vois pas de raison  
» pourquoi la responsabilité d'un transporteur aérien vis-à-vis d'un  
» passager aérien pourrait être matériellement différente de la respon-  
» sabilité d'un transporteur maritime vis-à-vis d'un passager par mer.

» Le projet de convention ne va pas aussi loin que la Convention  
» de Varsovie : s'il impose effectivement une responsabilité au proprié-  
» taire de navires il n'en prévoit pas moins un nombre considérable d'ex-  
» ceptions; il est vrai que ces exceptions sont établies sur le modèle des  
» Règles de la Haye, notre « American carriage of goods by sea act »;  
» mais je crois qu'il est raisonnablement clair que le projet actuel de  
» convention n'est pas aussi libéral que la Convention de Varsovie en  
» ce qui concerne l'étendue de la responsabilité.

» Tout compte fait je suis enclin à donner raison à M. Martin Hill  
» qu'à l'heure actuelle on ne peut rien gagner en poursuivant l'examen  
» de cette convention. Je désire néanmoins dire que parmi nous il y a  
» un grand nombre qui verraient avec faveur une plus grande uni-  
» formité dans les règles régissant les voyages et le commerce interna-  
» tionaux. La conduite des Etats-Unis dans le passé peut vous avoir  
» paru être en opposition avec ce que je viens de dire et indiquer un  
» esprit d'isolement qui, je dois l'admettre existe en réalité; mais il y  
» en a certains d'entre nous — beaucoup d'entre nous — qui voudraient  
» faire quelque chose en harmonie avec le restant du monde dans cet  
» ordre d'idées.

» Si les Etats-Unis adoptent la revision de la Convention de Var-  
» sovie et si une convention se rapportant aux passagers par mer peut  
» être proposée qui serait très proche de la Convention de Varsovie,  
» je pense que l'on pourrait reprendre le sujet; si non et pour le moment

» je suis entièrement d'accord avec mon collègue Monsieur Martin  
» Hill. »

**M. Peter Wright** (Canada). — « L'Association canadienne est  
» une des plus jeunes parmi celles représentées ici. Un des incon-  
» vénients de la jeunesse c'est qu'elle n'a pas eu l'occasion d'examiner  
» cette convention au cours de ses réunions. Il n'est dès lors pas  
» possible à la délégation canadienne d'apporter son appui à cette  
» convention.

» Par ailleurs nous désirons dans notre Association appuyer tout  
» effort tendant à promouvoir l'uniformité en ce domaine et nous en-  
» visagerons donc avec faveur la possibilité d'étudier le projet de con-  
» vention, qu'il y ait ou non à l'heure actuelle des perspectives favo-  
» rables à sa mise en vigueur, parce que nous estimons que tout effort  
» qui peut être fait vers l'uniformité doit à la longue entraîner la  
» réalisation de celle-ci. »

**M. le Doyen Ripert** (France). — « Je voudrais répondre en quel-  
» ques mots à l'esprit d'opposition qui se manifeste contre le projet  
» qui a été arrêté par la commission internationale. Il semblerait à  
» entendre les orateurs précédents que c'est la première fois que l'on  
» soumet au comité maritime le projet sur le transport des passagers.  
» On y a pourtant travaillé pendant plusieurs années. S'il m'est permis  
» en tant qu'un des plus anciens membres du comité maritime de  
» rappeler un souvenir : c'est la délégation britannique elle-même qui,  
» il y a une vingtaine d'années à l'intervention de Sir Norman Hill  
» avait demandé qu'on s'occupe de la question du transport des pas-  
» sagers. Il y a en effet quelque chose que j'ose presque appeler quel-  
» que chose de honteux de voir des associations internationales se mettre  
» très facilement d'accord quand il s'agit de faire une convention qui  
» porte sur la responsabilité des marchandises chargées mais quand il  
» s'agit des personnes humaines on ne trouve plus d'accord internatio-  
» nal. Croyez-vous cependant que dans tous les Parlements du monde  
» il sera admis pendant longtemps que vous puissiez faire des lois qui  
» s'imposeront partout et à tous les tribunaux quand il s'agira unique-  
» ment de réparer les dommages aux biens et que les assureurs paie-  
» ront et qu'au contraire quand il s'agit de dommages causés à des  
» passagers dont plusieurs sont peut-être des malheureux, il n'y aura

» plus qu'une diversité entre les législations et des contestations devant  
» les tribunaux ?

» Le Comité Maritime International n'est pas composé uniquement  
» de représentants des intérêts matériels. Il ne suffit pas de dire que  
» les armateurs d'un pays ne sont pas d'accord pour changer leurs lois.  
» Il n'y a pas que les armateurs intéressés et si les passagers ne peuvent  
» être représentés ici c'est aux juristes de présenter les observations  
» militant en leur faveur.

» Les armateurs eux-mêmes sont d'ailleurs intéressés à ce qu'il en  
» soit ainsi. Nous les avons avertis que la jurisprudence dans les diffé-  
» rents pays se montrait de plus en plus sévère pour eux. Aux Etats-  
» Unis d'Amérique, si je suis bien informé, les tribunaux sont sévères  
» pour tous les dommages corporels et les indemnités atteignent des  
» chiffres de plus en plus élevés.

» Laisser la réglementation de cette responsabilité à la législation  
» des Etats c'est nous exposer à ce que les Parlements fassent des lois  
» draconiennes contre les armateurs. Il sera bien plus difficile de s'en-  
» tendre plus tard, lorsque ces lois particulières auront été votées que  
» d'arriver à un accord dès maintenant.

» N'oubliez pas que vous avez fondé et mis en vigueur une con-  
» vention internationale sur la saisie conservatoire qui va permettre  
» d'arrêter dans tous les ports du monde pour les dommages corporels  
» qui auront été causés par un navire étranger. Les armateurs ont donc  
» le plus grand intérêt à ce que cette question soit réglée par une con-  
» vention, ou que l'on offre aux Parlements un modèle de réglemen-  
» tation.

» Je considère pour ma part que même si certains pays pour l'in-  
» stant ne pouvaient pas donner leur adhésion à une convention inter-  
» nationale il serait intéressant cependant qu'elle fut votée comme un  
» modèle d'acte législatif pour tous les pays qui sentiraient le besoin  
» d'adopter une réglementation nationale. Voilà pourquoi je demande  
» au Comité Maritime International, malgré les oppositions qui se mani-  
» festent, de donner au monde les grandes lignes d'un projet qui pour-  
» rait être plus tard ou amendé ou corrigé mais qui montrerait au  
» monde que nous n'abandonnons pas cette importante question. »

**M. Giannini** (Italie). — « Mesdames, Messieurs, après ce que  
» vous a dit le Doyen Ripert avec toute son autorité toute intervention

» de la part de l'Association italienne pourrait être inutile. Seulement  
» comme nous sommes un peu les parrains de l'enfant baptisé à Naples  
» je vous dirai quelques mots.

» Je vous apporte tout d'abord notre adhésion totale à la thèse de  
» M. le Doyen Ripert. En effet, cette convention n'est pas seulement  
» faite uniquement dans l'intérêt des armateurs. Armateur moi-même,  
» et fils d'armateur je puis vous dire que cette convention est aussi faite  
» dans l'intérêt des passagers. Vous savez qu'on a obtenu dans certains  
» cas des indemnités très importantes alors que dans d'autres elles ont  
» été insignifiantes alors que les procès traînaient pendant des années  
» devant les tribunaux. Nous avons eu une espèce de scandale juri-  
» dique lorsqu'il s'agissait de tribunaux de différents pays jugeant le  
» même désastre et que des décisions ont été prises pour le même  
» désastre de façon absolument différente, les sommes allouées étaient  
» quelquefois cinq ou dix fois plus grandes ou plus petites.

» C'est donc une espèce d'œuvre sociale de mettre un peu d'ordre  
» dans ce qu'on pourrait appeler dans le sens juridique, le chaos.

» D'autre part il est certain que les Parlements n'approuveront pas  
» une loi qui ne soit pas rigoureuse envers les armateurs. Nous ne som-  
» mes pas ici pour nous livrer à une discussion académique mais pour  
» arriver à des résultats pratiques. Rappelons-nous les débats qui ont  
» précédé l'adoption de la loi sur les accidents de travail.

» Lorsque le Lord Chamberlain présenta la loi sur les accidents  
» de travail au Parlement anglais il disait à son exposé ses doutes sur  
» l'accueil qui lui serait fait. Or cette loi fut adoptée. Ce cas se présen-  
» tait dans d'autres pays qui ont également adopté cette loi.

» Comme on l'a dit, la Convention de Varsovie a été acceptée mais  
» au point de vue juridique il y a quelque chose de plus grave c'est que  
» tous les pays ou presque tous ont accepté la convention sur les dom-  
» mages en surface. Si donc un avion tombe sur une maison, le proprié-  
» taire de celle-ci, paisible habitant, ne pourra demander le rembourse-  
» ment du dommage qu'il a subi que jusqu'à une certaine somme  
» proportionnelle au poids de l'appareil. Il n'y a cependant aucune  
» participation mais la victime doit partager le risque. En effet, dans  
» ce cas nous devons ici, substituer la notion de faute à celle de risque  
» surtout depuis l'utilisation des machines qui créent des risques si  
» grands. C'est une loi sociale qui nous impose de partager le risque  
» entre toutes les personnes en présence.

» C'est le même cas pour la convention de 1924 qui s'applique aux  
» passagers du navire heurteur qui sont des tiers vis-à-vis de l'armateur  
» et de l'autre bateau. Eux aussi sont soumis à cette limitation de  
» responsabilité. Il existe d'autres exemples encore.

» Comme l'a dit M. le Doyen Ripert, voilà plus d'un demi siècle  
» que nous travaillons au règlement de cette situation. A Naples, nous  
» avons réglé les principes nous réservant la convention plus tard.  
» La question avait été posée par M. Auderain en 1909 mais on ne  
» l'avait pas étudiée plus avant. Je pense qu'il est temps de marcher de  
» l'avant.

» Je vous dirai en conclusion que l'Association italienne demande  
» à l'assemblée d'approuver la convention telle qu'elle est; si des amen-  
» dements sont à y apporter, n'oublions pas qu'il y a toujours la con-  
» férence diplomatique qui vous permettra d'apporter tous les amende-  
» ments nécessaires. Je suis convaincu que c'est la pratique, qui, après,  
» nous indiquera dans quel sens nous devons améliorer notre travail.  
» Nous ferons une œuvre utile non seulement pour les passagers, mais  
» également pour les armateurs et pour l'intérêt de la communauté  
» maritime tout entière. » (Applaudissements).

**Le Président.** — « Y a-t-il d'autres délégués qui désirent prendre  
» la parole concernant les principes ? Evidemment de nombreuses  
» délégations sont en faveur du projet de Convention; comme nous  
» n'avons pas beaucoup de temps, il pourrait être désirable que les  
» membres des délégations qui soutiennent la Convention réservent ce  
» qu'ils ont à dire jusqu'au moment où une clause particulière à laquelle  
» ils s'intéressent spécialement est mise en discussion. »

**M. Koelman** (Belgique). — « Monsieur le Président, Messieurs,  
» au nom de la délégation belge, je dois vous faire la déclaration  
» suivante.

» La Belgique a donné suffisamment de preuves depuis tant d'an-  
» nées de son désir de participer à l'unification du droit maritime, que  
» je crois qu'elle ne peut être suspecte de ne pas avoir fait tout ce  
» qui était possible et tout ce qui est encore possible en cette matière.  
» Cependant la Belgique est aussi attachée au principe de la liberté  
» des conventions, tant qu'il y a moyen de maintenir ce principe.

» Notre loi nationale permet la liberté des conventions dans la  
» matière qui nous occupe ici et cette loi n'a pas donné lieu jusqu'à

» présent à des abus en Belgique. Néanmoins, nous serions prêts à faire  
» le sacrifice du principe de la liberté si nous entrevoyions une perspec-  
» tive possible d'unification actuellement. D'après les thèses qui ont été  
» développées jusqu'à présent par les représentants de divers grands  
» pays, qui au point de vue de la navigation maritime sont beaucoup  
» plus importants que nous, nous voyons qu'il n'y a pas de concilia-  
» tion possible actuellement entre les thèses en présence.

» C'est dans ces conditions que nous croyons devoir vous dire que  
» nous ne pouvons pas malgré notre désir, nous rallier au principe de  
» la convention. Nous avons participé à la rédaction, parce que nous  
» avons espéré qu'un accord serait possible et qu'il y avait lieu d'amé-  
» liorer le texte autant que possible, mais nous croyons qu'actuelle-  
» ment les conditions ne sont pas encore réunies pour arriver à cette  
» modification et qu'il vaudrait donc mieux, et je le regrette, réserver  
» la question pour plus tard. »

**M. Annar Poulsson** (Norvège). — « Au nom de la délégation  
» norvégienne je dois dire que nous sommes fort déçus de l'attitude  
» adoptée par les Associations britannique et américaine. Nous éprou-  
» vons en effet très vivement le sentiment — ainsi qu'il a été dit par le  
» délégué de la France — que le moment est venu où nous allons être  
» obligés de modifier les règles applicables aux passagers et qu'à défaut  
» pour nous de prendre certaines dispositions maintenant des initiatives  
» verront le jour dans les différents Parlements.

» Nous avons en ce moment l'occasion de combiner le travail con-  
» cernant ce projet de convention avec celui relatif à la limitation. Nous  
» jouissons de ce fait de plus de liberté pour discuter et rechercher des  
» règles adéquates avant d'accepter la convention sur la limitation,  
» telle qu'elle est proposée actuellement. Si nous en arrivons à une  
» situation dans laquelle les montants très élevés qui sont proposés dans  
» le projet de convention sur la limitation, sont acceptés, alors il sera  
» beaucoup plus onéreux et beaucoup plus difficile — pour les intérêts  
» de tous les armateurs — d'accepter n'importe quelle convention con-  
» cernant les passagers.

» Quoiqu'au point de vue norvégien il reste quelques points que  
» nous n'aimons pas du tout dans le projet de convention, nous devons  
» proclamer que nous sommes bien d'accord avec le travail qui a été  
» accompli et nous pensons qu'il ne faut pas abandonner la convention

» où elle en est; on devrait y travailler davantage pour s'efforcer de  
» trouver une bonne solution. »

**Le Président.** — « Nous allons maintenant examiner la conven-  
» tion article par article.

» L'article 1<sup>er</sup> donne des définitions. Quelqu'un désire-t-il présenter  
» des observations ?

» Si personne ne prend la parole, je passe à l'article 2; remar-  
» quez que les mots in fine sont soulignés, ce qui veut dire qu'ils sont  
» nouveaux.

» Nous en arrivons à l'article 3.

» Article 4 : Si personne n'a d'observations à formuler, nous pas-  
» sons à l'article 5.

**M. Annar Poulsson.** — « En ce qui concerne l'article 5, 2 a) la  
» délégation norvégienne a fait observer aux réunions tenues à Amster-  
» dam, à Brighton et ici même que nous ne sommes pas d'accord avec  
» le paradoxe de la règle que l'article 5, 2 a) consacre. La règle telle  
» qu'elle est proposée prévoit la responsabilité dans certains cas pour  
» la faute commise par le capitaine, l'équipage, etc. alors que dans  
» d'autres cas il n'y aurait pas de responsabilité exactement pour la  
» même faute, la responsabilité dépendant du résultat des mêmes actes  
» ou fautes des préposés des armateurs. Ceci, pensons-nous, n'est pas  
» une règle compatible avec les conceptions sociales de notre époque :  
» ou bien il faut exclure entièrement toute responsabilité de l'armateur  
» pour ces fautes, ou bien il faut admettre la responsabilité sans tenir  
» compte des résultats qu'elle entraîne pour le navire.

» Nous sommes d'avis que la responsabilité devrait incomber à  
» l'armateur même si la faute a pour conséquence une collision ou un  
» naufrage.

» Comme je l'ai dit antérieurement, quoique nous soyons ferme-  
» ment partisans du travail accompli — et nous sommes d'accord avec  
» les autres articles — nous devons réserver spécifiquement notre atti-  
» tude en ce qui concerne l'article 5, 2. a) et nous désirons que cette  
» réserve fasse l'objet d'un protocole. »

**M. Folke Lindahl** (Suède). — « La délégation suédoise, qui est  
» favorable à la convention et est disposée à l'approuver adopte la  
» même attitude et pose la même réserve que la Norvège. »

**M. K. Jansma** (Pays-Bas). — « Il y a une différence fondamentale entre les Règles de la Haye qui, comme le Président Offerhaus l'a expliqué, ont servi plus ou moins de modèle au projet de convention et le projet en question : les premières traitent seulement de marchandises tandis que ce dernier s'occupe des vies humaines et du bien-être d'êtres humains.

» Il y a aussi une autre grande différence à laquelle le Doyen Ripert a fait allusion, à savoir : lorsque les Règles de la Haye furent rédigées il y avait deux parties en présence, d'une part les armateurs et d'autre part les intéressés aux marchandises; ici seuls les armateurs sont représentés à la conférence. Le projet de convention constitue un exemple typique de ce qu'en France on appelle un « contrat d'adhésion ».

» De plus lorsque l'on considère l'article 5, je pense qu'il n'est pas le reflet de ce contrat idéal que le Doyen Ripert nous invitait à établir. A l'article 5 en effet il est prévu en faveur des armateurs un grand nombre d'exonérations de responsabilité, exonérations que les armateurs, s'ils étaient eux-mêmes passagers et dans l'impossibilité de s'assurer, n'accepteraient certainement pas. Par exemple est-ce équitable que la veuve d'un passager qui a péri à la suite d'un incendie, ne puisse tenir l'armateur responsable que si elle parvient à prouver que l'incendie a été causé par une faute de cet armateur soit à lui personnelle soit de ses préposés ?

» Je crois vraiment que ce projet de convention devrait être rémanié en ce sens que nous devrions nous efforcer d'y insérer des clauses susceptibles de permettre aux passagers de recevoir quelque chose.

» A l'article 12 enfin il est dit que les actions seront prescrites par un an. Je me demande si on n'a pas copié les Règles de la Haye trop à la légère. Dans le cas de celles-ci nous nous trouvons devant un propriétaire de marchandises qui est un homme d'affaires; il connaît les Règles de la Haye par cœur et lorsqu'il subit une perte il sait qu'il doit introduire son action endéans l'année. Est-il équitable d'imposer le même court délai à la veuve qui apprend que son mari a disparu pendant un voyage et qui éprouve les plus grandes difficultés à rassembler les éléments de preuve concernant la cause de la disparition et à se décider si oui ou non elle entamera une procédure



» contre un armateur puissant ? Je suggère que le délai en question  
» soit considérablement prolongé. »

**M. R.P. Cleveringa** (Pays-Bas). — « Afin d'éviter toute confusion, je voudrais souligner le fait que M. Jansma ne parlait pas au  
» nom de la délégation des Pays-Bas. »

**Le Président.** — « M. Jansma a pris la parole en sa qualité de  
» membre titulaire. »

**M. J. Offerhaus.** — « Je crois qu'il n'y a pas beaucoup à dire  
» au sujet de l'article 5, mais puisque les délégués norvégiens et suédois  
» ont fait quelques objections au sujet du paragraphe 2 a) alors qu'ils  
» savent que cet article a été discuté par la commission internationale  
» plusieurs fois, je voudrais préciser ce point. La commission com-  
» prend très bien qu'au point de vue juridique cela peut paraître para-  
» doxal que le transporteur ne soit pas rendu responsable en cas d'erreur  
» de navigation très grave, mais qu'il soit responsable dans des cas  
» bénins.

» La commission internationale avait trois raisons d'agir ainsi :  
» la première était que dans l'état actuel des choses il arrive très rare-  
» ment qu'il y ait un accident causé par abordage, échouement ou colli-  
» sion, dans lequel il y ait mort ou lésions corporelles d'un passager, et  
» que donc dans ces cas très rares il soit fait exception pour le transpor-  
» teur, change très peu à la situation actuelle. En second lieu dans les  
» législations actuelles de beaucoup de pays, on peut exonérer pour les  
» cas de force majeure et pour les cas de faute de navigation. Ce qui  
» est prescrit dans l'article 5, paragraphe 2 a) correspond donc à ce  
» qui existe déjà dans l'état actuel des choses. D'autre part il ne faut  
» pas oublier que la convention est nouvelle en ce sens qu'elle introduit  
» beaucoup de règles de droit impératives et c'est pour cela qu'elle  
» est certainement très favorable pour les passagers; je puis d'ailleurs  
» vous assurer qu'au sein de la commission internationale, depuis le  
» début, la tendance a été de donner non pas des règles favorables aux  
» transporteurs, mais bien en faveur des passagers. Et plus spéciale-  
» ment, puisqu'on savait qu'il y avait opposition de la part des délé-  
» gations britannique et américaine, on a voulu rédiger un contrat de  
» transport favorable aux deux parties et je crois que la commission  
» a plus ou moins bien réussi à le faire.

» La troisième raison qui a guidé la commission internationale dans  
» la rédaction de l'article 5, paragraphe 2 a) c'est que dans ce cas  
» même il n'est pas très difficile pour le passager de s'assurer sur la vie  
» ou les lésions corporelles. Je sais qu'on ne peut pas dire que l'assu-  
» rance couvre tout et que pour ce motif la convention serait super-  
» flue, mais je crois que dans un cas spécial comme celui-ci on peut  
» recommander aux passagers de conclure une police d'assurance sur  
» la vie ou sur les lésions corporelles.

» En tant que Président de la commission internationale, je suis  
» très satisfait que les délégations suédoise et norvégienne se soient  
» déclarées opposées à l'adoption de l'article 5, 2 a) mais que pourtant  
» elles accepteraient la convention sous cette réserve. C'est pourquoi je  
» vous saurais gré, Monsieur le Président, de prendre soin que cette  
» restriction soit notée dans le protocole de la réunion. »

**Le Président.** — « Permettez-moi de vous faire part de quelques  
» remarques impartiales; étant donnée ma fonction je ne parle évidem-  
» ment pas au nom de la délégation britannique. La question se pré-  
» sente pour moi et sans doute pour beaucoup d'entre vous, comme  
» suit :

» Vous avez d'une part la délégation des Etats-Unis qui, pour des  
» raisons que l'on peut bien comprendre quoiqu'elles aient été quelque  
» peu affaiblies par leur adhésion à la Convention de Varsovie, adopte  
» l'attitude très logique qui est la sienne. L'ordre public a-t-on dit,  
» constitue un argument difficilement contrôlable et susceptible d'échap-  
» per au contrôle. Mais leur ordre public en cette matière est parfaite-  
» ment compréhensible et a été en vigueur depuis longtemps.

» Vous avez alors la deuxième attitude, celle qu'adoptent les parti-  
» sans de cette convention. Ils disent : « Plaçons autant que possible  
» les passagers dans la même situation que les marchandises »; ce qui  
» veut dire que l'armateur devra démontrer qu'il a exercé une diligence  
» raisonnable pour rendre son navire navigable et que si un malheureux  
» passager est blessé ou tué ou noyé par suite d'un défaut du navire,  
» le fardeau de la preuve incombera à l'armateur lequel devra démon-  
» trer que son navire était navigable ou tout au moins que s'il ne l'était  
» pas, l'innavigabilité n'a pas causé le dommage. Or c'est une chose  
» extrêmement importante, le fardeau de la preuve; plus particulière-  
» ment dans cet article 5 parce qu'alors que l'armateur doit prouver

» qu'il a exercé la diligence raisonnable en ce qui concerne la naviga-  
» bilité de son navire, le malheureux passager se trouve dans l'obliga-  
» tion de démontrer qu'aucune de la série d'exceptions sur lesquelles  
» l'armateur peut se baser en vertu de l'article 5, 2 ne s'est réalisée  
» si ce n'est à la suite d'un acte ou d'une négligence de la part de ce  
» dernier, c.-à-d. qu'il ne lui suffit pas de dire : « Je suis couvert par  
» l'incendie; je n'ai pas la moindre idée comment l'incendie a été  
» provoqué, mais je dis incendie » parce que l'armateur dira alors :  
» « oui, c'est exact qu'il y a eu incendie, mais ce n'était pas un incendie  
» pour lequel moi-même ou mes préposés étaient responsables; c'était  
» un cas de force majeure ou quelque chose de ce genre ». Sous  
» l'empire du système légal anglais et sans doute de bien d'autres, il  
» peut s'avérer très difficile pour le passager de réunir les éléments  
» voulus permettant de prouver, même si tel est le cas, que le préposé  
» de l'armateur a été négligent. Ainsi donc le fardeau de la preuve  
» est tout aussi important pour l'application de cet article, lorsqu'il  
» incombe au passager que lorsqu'il est à charge de l'armateur et en  
» réalité il forme la base de tout l'article, tout au moins à mes yeux.

» Nous avons écouté avec intérêt les suggestions et les critiques  
» qui ont été faites à propos de cet article. J'avoue que je me demande  
» — et je ne doute pas qu'il existe une demie douzaine de bonnes ré-  
» ponses — pourquoi à l'article 5, 2 a) il n'a pas été possible de suivre  
» plus exactement la clause similaire d'exceptions des Règles de La  
» Haye. Nous savons maintenant en Angleterre ce que signifient « ne-  
» glect or default in the navigation of the ship », qui sont les mots  
» utilisés dans les Règles de La Haye. Je présume qu'il existe de bonnes  
» raisons pour lesquelles ces mots n'apparaissent pas dans le présent  
» projet et je me pose donc simplement une question, à laquelle je ne  
» puis pas répondre.

» Quelqu'un désire-t-il encore prendre la parole concernant cet  
» article 5 ? »

**M. A.W. Knauth** (Etats-Unis d'Amérique). — « Parlant en mon  
» nom personnel, je voudrais attirer l'attention sur certains faits au  
» sujet desquels je me suis souvent entretenu avec M. Giannini.

» En premier lieu : pourquoi les passagers ne sont-ils pas orga-  
» nisés ? Il y a une grande différence entre l'assurance-vie ou accidents  
» et l'assurance-facultés. Dans la dernière l'assureur est subrogé dans

» les actions et les droits de son assuré; dans les premières il ne l'est  
» pas. C'est pourquoi nous ne rencontrons pas ici l'organisation des  
» Compagnies d'assurance-vie ou accidents, qui normalement, s'il y  
» avait subrogation, se ferait valoir et se ferait le porte-parole des pas-  
» sagers.

» Le second fait se rapporte à l'incendie. Peu de marchandises  
» portent en poche une allumette ou un briquet; presque chaque passa-  
» ger porte une allumette, sinon un briquet. Aucune marchandise ne  
» fume au lit et s'endort; de nombreux passagers le font. Aucune  
» marchandise ne se promène d'un bout à l'autre du navire sur deux  
» jambes et trébuche sur un escalier parce qu'elle ne regarde pas où  
» elle marche; la plupart des passagers font cela. Peu de cargaisons  
» sont sujettes à combustion spontanée et celles qui le sont portent  
» de grandes étiquettes jaunes ou rouges et nous sommes donc avertis;  
» nous n'apposons pas une étiquette sur un passager qui a un paquet de  
» cigarettes et des allumettes dans ses poches.

» Ceci m'amène à un troisième point : c'est que les passagers ont  
» la faculté d'agir par eux-mêmes; ils ont des cerveaux et des pensées,  
» des bras et des jambes, et ils se déplacent comme ils l'entendent;  
» lorsqu'ils sont en difficultés ils ont le plus de chances de se tirer de  
» celles-ci en faisant usage de leurs propres facultés. Une marchandise  
» ne possède pas de pareilles capacités.

» Voilà quelques grandes différences que j'ai désiré vous soumettre  
» parce qu'elles ne sont pas affaire d'opinion, mais des matières d'in-  
» formation et de fait. »

**Le Président.** — « Nous en arrivons à l'article 6, qui, je présume,  
» n'entraînera pas beaucoup de discussions.

» Si personne ne désire prendre la parole au sujet de l'article 6,  
» voyons l'article 7 qui s'occupe des limites de responsabilité sous  
» réserve des stipulations de la Convention de Varsovie. »

**M. J. Offerhaus.** — « Messieurs, je vous ai déjà dit que l'article  
» 7 du projet de convention avait été rédigé un peu plus tard que les  
» autres articles.

» Nous étions d'accord sur le principe que la limitation de la  
» responsabilité du transporteur serait empruntée à la Convention de  
» Varsovie, puisque nous savions que cette convention serait modifiée  
» — en ce moment on révisé à La Haye la Convention de Varsovie et

» je ne sais pas quel en sera le résultat, car il y a diverses propositions —  
» lors de la conférence de Brighton déjà nous discutons sur le point  
» de savoir si nous accepterions le franc Germinal ou le franc Poincaré,  
» et je crois qu'à Brighton ce dernier système a justement été accepté  
» pour la raison que les normes de la Convention de Varsovie seraient  
» modifiées. »

» Dans la Convention de Varsovie, à l'article 2 par exemple, il y a  
» une référence au franc Poincaré en général pour toutes les limita-  
» tions qui ont été mentionnées dans le premier paragraphe de cet  
» article. Dans notre convention, on le fait d'une façon un peu diffé-  
» rente, c.-à-d. que dans le paragraphe 1er on se réfère au franc Poin-  
» caré et il va sans dire que dans les alinéas 2 et 3 il s'agit aussi de  
» francs Poincaré.

» Il me semble que le paragraphe 1er est assez clair. Pour les  
» bagages il est très difficile de trouver un système qui s'adapterait un  
» peu aux transports maritimes, on ne pouvait pas littéralement suivre  
» l'article 22 de la Convention de Varsovie, puisque la situation des  
» bagages dans le transport aérien est un peu différente. En ceci on  
» avait copié la Convention de Varsovie en stipulant qu'on introduirait  
» un maximum de 5000 francs or, « 5000 francs Poincaré pour les  
» bagages dont le voyageur conserve la garde » dit le texte de l'ar-  
» ticle 22, alinéa 3. La question s'est posée de savoir si la situation  
» était la même pour les bagages auxquels le passager avait accès.

» La seconde question était celle de savoir s'il fallait pour certaines  
» catégories de bagages limiter la responsabilité du transporteur par  
» kilogramme, par unité ou par passager. Le résultat final de notre  
» discussion a été qu'on pourrait accepter une limitation par passager.  
» Restait encore la question de savoir s'il faudrait avoir un maximum  
» de 5000 frs or pour tout ou s'il fallait distinguer la catégorie des  
» bagages enregistrés et les autres et dans l'affirmative il faudrait  
» convenir d'un autre chiffre pour les bagages enregistrés et pour les  
» bagages restant en main du passager.

» Il aurait été possible d'introduire un chiffre de 3000 ou 4000  
» francs or pour les bagages restant dans la cabine et 6000 ou 7000 pour  
» les bagages enregistrés. Nous avons trouvé ces chiffres un peu arbi-  
» traires et nous avons cru préférable d'accepter le même chiffre pour  
» toutes les catégories de bagages. Il y a des passagers qui n'ont que  
» des bagages enregistrés, il y en a qui n'ont que des bagages sous la

» main. On a cru opportun d'introduire un maximum de 5000 frs pour  
» la première catégorie et un maximum de 5000 frs pour la seconde  
» catégorie.

» Il y a également la question de convertibilité, comme il a été  
» dit dans l'article 33 de la Convention de Varsovie « elles pourront être  
» converties dans chaque monnaie nationale en chiffres or ». Je crois  
» que nous sommes d'accord sur la nécessité d'une telle convertibilité.  
» Je ne sais pas s'il est nécessaire d'introduire une telle règle dans la  
» convention; jusqu'ici nous étions d'avis que nous pourrions indiquer  
» dans le procès-verbal de la réunion qu'on peut convertir de cette  
» façon. »

**Le Président.** — « Après ce qu'a dit M. Offerhaus, y a-t-il encore  
» quelqu'un qui désire prendre la parole sur cet article ?

» La parole est à M. Knauth. »

**M. A.W. Knauth.** — « En ce moment le « Aviation Group » de  
» de l'I.C.A.O. est réuni à La Haye pour envisager une modification  
» de la Convention de Varsovie. Le seul défaut de la Convention de  
» Varsovie est apparu petit à petit et est maintenant examiné par les  
» experts à La Haye; ce défaut est le suivant : lorsque la Convention  
» de Varsovie a été élaborée en 1929, chaque accident d'aviation dont  
» était victime un passager entraînait presque sans exception la mort  
» de ce dernier; il était très, très rare d'avoir des passagers blessés.  
» Grâce aux énormes progrès dans l'aviation il est maintenant fréquent  
» d'avoir des passagers seulement blessés.

» Or la Convention de Varsovie ne prévoit aucune indemnité extra-  
» ordinaire pour l'hôpital, le médecin, l'infirmière, les gens qui pren-  
» nent soin des blessés et sont réunis pour les rendre à la santé. C'est  
» là un sérieux défaut de la Convention de Varsovie. Tout autre sys-  
» tème social dans le monde accorde au blessé une indemnité en deux  
» parts : l'une est la dépense pour les frais médicaux, l'hôpital, les  
» soins; l'autre est constituée par les salaires ou le dommage moral.  
» La Convention de Varsovie ne prévoit pas d'indemnité pour les soins  
» au blessé, et si nous adoptons la Convention de Varsovie, nous ferions  
» œuvre de sagesse en envisageant d'ajouter à notre système une indem-  
» nité raisonnable pour les frais médicaux. Voilà sur quoi je désire  
» attirer votre attention.

» Quant aux bagages de mer, ils ne sont jamais pesés. Il n'y  
» a pas de raisons dans le transport maritime pour justifier l'établis-  
» sement d'un système de pesage. Dans le transport aérien au contraire  
» il est indispensable de savoir exactement ce que pèsent les bagages  
» et où les mettre dans l'avion, sinon l'avion tombera et il y aura  
» un terrible accident. Ce n'est pas le cas en mer. La solution consiste  
» donc à limiter la responsabilité comme cela est fait aujourd'hui. »

**Le Président.** — « Vous proposez donc qu'au montant approprié  
» maximum pour perte de vie et lésions corporelles, il soit ajouté en cas  
» de lésions corporelles ce que nous appelons en Angleterre « special  
» damages » c.-à-d. frais d'hôpital, de médecin, etc. »

**M. A.W. Knauth.** — « C'est cela. Aux Etats-Unis nous appelons  
» cela également « special damages ».

**M. J. Offerhaus.** — « Monsieur le Président, dans quelques pro-  
» jets de convention qui ont été élaborés par l'Institut pour l'unifica-  
» tion du droit privé de Rome, on a introduit l'idée du principe qu'à  
» expliqué M. Knauth. Il y a des partisans de ce système pour dire  
» que dans ces cas il est très raisonnable de dédommager le passager  
» pour les frais qu'il a faits : frais d'hôpital, etc. excédant les limites  
» du maximum. La question a été discutée dans notre commission  
» et nous étions d'avis que pour le moment il faudrait suivre la Con-  
» vention de Varsovie.

» Mais, si dans la révision de la Convention de Varsovie on aug-  
» mente le maximum, peut-être alors, accepterons-nous le nouveau  
» chiffre.

» Nous pourrions peut-être dire que si, dans la nouvelle conven-  
» tion sur le droit aérien, on accepte aussi le principe que les frais  
» d'hôpital, etc. seront payés à part du maximum, le comité maritime  
» est d'avis qu'il faut introduire ce système dans la convention sur les  
» passagers. Si l'on fait cela, on est d'accord avec les projets dont je  
» vous ai parlé et aussi avec le projet qu'a défendu cette commission  
» qui traite du transport des passagers en général. »

**M. A. Poulsson.** — « Avant d'abandonner l'article 7 je voudrais  
» au nom de la délégation norvégienne marquer mon accord le plus  
» complet avec la proposition de M. Offerhaus qu'en ce qui concerne

» les « special damages » nous accepterions les modifications, quelles  
» qu'elles soient, qui seront adoptées pour la Convention de Varsovie.

» Mais en ce qui concerne les bagages nous continuons à penser  
» qu'il n'est pas raisonnable d'avoir le même montant pour les colis  
» enregistrés que pour les autres. Nous croyons qu'il s'agit d'une ques-  
» tion de principe. Les armateurs ont encouru plus de responsabilité  
» lorsqu'ils ont pris sous leur garde des bagages enregistrés, alors qu'ils  
» n'ont pas la possibilité de veiller sur les bagages que le passager  
» conserve dans sa cabine et sur lesquels il peut lui-même exercer une  
» certaine surveillance. Nous admettons volontiers qu'il sera un peu  
» difficile de trouver deux chiffres qui s'accordent entre eux; mais il  
» doit y avoir à notre avis une certaine différence pour marquer cette  
» question de garde. Nous suggérons 6.000 et 4.000 au lieu de 5.000  
» pour 2) et 3). »

**M. Nordborg** (Suède). — « J'appuie la suggestion de M. Pouls-  
» son. »

**Le Président.** — « Vous avez entendu qu'il y a un point dans cet  
» article, sur lequel il paraît y avoir une légère divergence d'opinions;  
» les délégations norvégiennes et suédoises sont favorables aux chiffres  
» de Frs 6.000,— et Frs 4.000,— respectivement pour les bagages  
» transportés en cale et en cabine, plutôt que Frs 5.000,— pour les  
» deux.

» Je pense qu'il s'agit là d'une question sur laquelle nous devrions  
» pouvoir nous mettre d'accord. Je me demande si ceux qui à l'ori-  
» gine ont proposé Frs 5.000,— pour chaque catégorie de bagages ne  
» seraient pas disposés à accepter la suggestion de Frs 6.000,— pour  
» les bagages en cale et de Frs 4.000,— pour les bagages de cabine ?  
» Quelqu'un a-t-il des objections à faire valoir à l'encontre de cet amen-  
» dement ? Si personne ne dit rien, j'admets que l'amendement est  
» accepté.

» Ceci épuise la discussion au sujet de l'article 7. Venons-en  
» maintenant à l'article 8.

» Si personne n'a rien à dire concernant l'article 8, nous conti-  
» nuons avec l'article 9, qui ne paraît pas non plus prêter beaucoup  
» matière à discussion.

» Article 10 : Si personne ne demande la parole, cet article de-  
» meure inchangé.



» Quelqu'un a-t-il quelque chose à dire concernant l'article 11 ?  
» L'article 11 est adopté.

» L'article 12 est un article de procédure et je crois que quelque chose a déjà été dit concernant la prescription. Je pense que M. Offerhaus voudrait ajouter un mot à propos de cet article. »

**M. J. Offerhaus.** — « Je voudrais répondre à M. Jansma que j'ai attendu le moment où l'article douze serait discuté. Il a dit que pour les veuves et pour les autres ayants-droit il ne serait pas raisonnable d'introduire une prescription d'un an. Ma seule réponse est celle-ci :

» Il est facile pour les ayants-droit et leur avocat de faire une protestation d'après les lois nationales pour faire suspendre les délais d'un an, ou de deux ans, c'est ici une prescription; ce n'est pas une déchéance. »

**Le Président.** — « Quelqu'un d'autre désire-t-il prendre la parole à propos de l'article 12 ? »

**M. A.W. Knauth.** — « Il me paraît intéressant de marquer deux différences entre notre convention et la Convention de Varsovie en ce qui concerne la prescription. La Convention de Varsovie admet deux ans et pas une minute de plus. Nous proposons d'admettre un an et aussi une extension en vertu d'un quelconque système local, s'il en existe un dans certains pays. Voilà deux différences étonnantes et je ne perçois aucune raison valable pour les justifier. Parlant en mon nom personnel, je vous invite de la manière la plus pressante à adopter un système exactement pareil à celui de la Convention de Varsovie en ce qui concerne la prescription, à savoir deux ans et pas une minute de plus. »

**M. J. Offerhaus.** — « Je puis dire à M. Knauth que ce problème a été discuté à Amsterdam et à Brighton. A Brighton les membres de la Commission ont voté sur la question d'un an ou de deux ans. Il s'agit ici simplement de comparer les intérêts du passager avec ceux de l'armateur. Supposons que vous dites qu'il faudrait deux ans : le transporteur conformément au deuxième paragraphe de cet article n'a qu'une protestation écrite et il y a renversement du fardeau de la preuve. Mais cela ne signifie pas que pendant ces deux ans

» chaque passager qui a protesté préparera une procédure judiciaire et  
» alors, à un moment donné pendant la seconde année dans laquelle  
» il est fort difficile pour le transporteur de réunir les éléments de  
» preuve, intentera une action en justice contre ce dernier. C'est pour-  
» quoi nous avons adopté le point de vue intermédiaire en disant que  
» ce devait être un an, mais comme prescription et non comme déchéan-  
» ce; de telle manière que pendant cette année si le passager envisage  
» de poursuivre l'affaire après qu'un an se soit écoulé, il soit obligé  
» de lancer la citation légale ou quelque'autre acte officiel par lequel le  
» transporteur est averti qu'il y aura une procédure judiciaire et cela  
» dans le but de lui permettre de réunir ses éléments de preuve. »

**Le Président.** — « Est-ce tout ce que l'on souhaite dire au sujet  
» de l'art. 12 ? Très bien.

» Nous arrivons maintenant à l'article 13, qui est important. Quel-  
» qu'un demande-t-il la parole ? Très bien, cet article est adopté.

» L'article 14 est de pure forme.

» Ainsi donc la discussion article par article est terminée. Venons-en  
» maintenant au projet de protocole. »

**M. Sandiford** (Italie). — « Monsieur le Président, l'Association  
» italienne fait relever qu'on a supprimé, sans motivation, la réglemen-  
» tation de la responsabilité personnelle des préposés, qui figurait à  
» l'article 7 des textes des projets précédents.

» La limitation de la responsabilité n'est pas une faveur octroyée  
» aux armateurs. C'est l'application de théories modernes, qui visent à  
» substituer la notion du risque à celle de la faute, chaque fois que  
» l'entreprise fonctionne à l'aide de machines. A part le fait que la  
» solvabilité des proposés serait presque toujours douteuse, il peut arri-  
» ver que le passager, débouté de son action contre le transporteur par  
» effet de la convention, agisse contre celui-ci du chef de la respon-  
» sabilité comme préposant.

» Le cas a été récemment décidé — le 30 juillet 1954 — en faveur  
» du passager, par la Cour d'Appel de Londres dans l'affaire Adler,  
» P. and O.

» En prévision de cette possibilité, la Commission Internationale  
» de l'Unidroit pour l'unification de la responsabilité en sa séance  
» d'avril 1954, a proposé le texte suivant :

» « Si un préposé est responsable d'un dommage visé par cette  
» Convention, il pourra se prévaloir de toute exception et limitation  
» que pourrait invoquer le transporteur. La réparation totale, qui peut  
» être obtenue par le transporteur et par ses préposés, ne doit pas dé-  
» passer le maximum établi dans la Convention. Cette disposition ne  
» peut être invoquée par un préposé qui a commis un dol ou une  
» faute lourde. »

**M. J. Offerhaus.** — « Il s'agit d'une question bien connue de la  
» commission. La question est de savoir si dans une convention portant  
» sur la responsabilité du transporteur et où le contrat de transport est  
» à la base de la convention il faut introduire une règle qui dit que  
» dans les cas où il s'agit des préposés les mêmes règles s'appliquent.  
» Je vise le cas où ce n'est pas le transporteur mais un préposé qui  
» est actionné par le demandeur. C'est le cas où le demandeur, pour  
» éviter les règles sur la limitation de la responsabilité assigne le per-  
» sonnel, le capitaine ou d'autres personnes. J'ai entendu dire qu'il  
» y avait des tribunaux, des juges qui dans le cas où la loi admet une  
» limitation de responsabilité ont condamné le préposé.

» C'est pour cette raison que la commission a considéré la possi-  
» bilité d'introduire une telle règle. Elle a cependant été d'avis que cela  
» engloberait pour le moment beaucoup de difficultés puisque le contrat  
» de transport est à la base de la convention et qu'il ne serait pas  
» opportun d'introduire des règles entraînant la responsabilité d'autres  
» personnes que le transporteur lui-même. Cela ne signifie pas que  
» la commission est d'avis que dans le cas où il y a limitation de  
» responsabilité ou exonération du transporteur nous conseillons aux  
» demandeurs d'actionner le préposé. Pas du tout, nous voulons seule-  
» ment proposer qu'on n'introduise pas un article dans la Convention  
» elle-même.

» La délégation italienne a à peu près la même opinion, elle désire  
» adhérer à la convention mais elle voudrait émettre un vœux suivant  
» lequel il serait introduit un nouvel article disant que les mêmes  
» règles s'appliquent si on veut actionner un des préposés. Je crois  
» que la commission internationale n'a pas d'objections à un tel vœu  
» mais nous vous proposons de ne pas introduire au cours du débat  
» sur la convention elle-même le principe de la responsabilité person-  
» nelle des préposés. »

**Le Président.** — « Seriez-vous d'accord pour ajouter un article » tel qu'il est proposé par la délégation italienne et dans ce cas cet » article devrait-il venir à la fin de la Convention ? »

**M. J. Offerhaus.** — « Après le vote sur la convention on peut » décider s'il y a lieu ou non d'émettre le vœu qu'un article soit ajouté » sur la responsabilité personnelle des préposés. »

**Le Président.** — « M. Offerhaus estime qu'il serait préférable de » voter maintenant par délégation sur le principe d'aller de l'avant » ou non avec la convention; à la session de clôture nous pourrons » alors décider si nous donnerons suite au vœu de la délégation italienne » à propos de l'insertion de cet article particulier. »

**M. Kurt von Laun** (Allemagne). — « Je voudrais ajouter quel- » ques mots au sujet du projet de protocole additionnel. »

**Le Président.** — « S'agit-il d'une clause supplémentaire ? »

**M. Kurt von Laun.** — « Oui je voudrais simplement m'informer » quant au point de savoir s'il n'est pas nécessaire d'insérer une troi- » sième réserve dans le projet de protocole additionnel concernant le » droit des Etats contractants d'exprimer une limite de responsabilité » dans leur propre monnaie. Je ne suis pas sûr que cela ait été proposé » expressément. »

**M. J. Offerhaus.** — « A un certain moment nous nous sommes » demandés s'il ne faudrait pas ajouter cette question à l'article 7.

» La question posée par M. von Laun est celle-ci : le chiffre men- » tionné à l'article 7 pourrait-il être converti dans la monnaie nationale » en chiffres ronds ? Nous avons alors estimé que ce n'était pas néces- » saire. M. von Laun propose maintenant d'ajouter dans le protocole » la possibilité d'une troisième réserve disant que les hautes parties » contractantes ont le droit d'introduire dans leurs législations natio- » nales des règles d'après lesquelles ces maxima pourront être con- » vertis dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

» Je pense, Monsieur le Président, qu'il s'agit là d'une question » sur laquelle on peut voter. A mon avis la commission n'est pas » opposée à cette proposition parce que le résultat est le même. »

**Le Président.** — « Je le pense.

» L'objet du vote d'aujourd'hui est de permettre qu'un rapport  
» succinct puisse être établi et présenté à la session de clôture, au cours  
» de laquelle une décision sera prise quant au point de savoir si le  
» projet de convention sera soumis à une conférence diplomatique  
» ou non.

» La question que nous venons de discuter peut, je pense, être  
» traitée sans inconvénient dans ce rapport succinct et je suis persuadé  
» qu'entière satisfaction peut être donnée à M. von Laun et à ceux  
» qui pensent comme lui avant que le projet de convention, ne soit  
» finalement soumis à une conférence diplomatique, si cela est fait. »

Nous procéderons par ordre alphabétique :

Argentine	pas présente
Belgique	non
Canada	abstention
Colombie	pas présente
Chili	pas présent
Danemark	oui
Finlande	abstention
France	oui
Allemagne	oui
Grande-Bretagne	non
Grèce	oui
Italie	oui
Japon	abstention
Pays-Bas	oui
Norvège	oui, avec réserve
Portugal	pas présent
Espagne	oui
Suède	oui
Suisse	pas présente
Etats-Unis	abstention

**Le Président.** — « Messieurs le résultat de ce vote est le suivant :  
» neuf délégations sont favorables à permettre que le projet de con-  
» vention aille de l'avant, deux délégations y sont opposées et quatre  
» délégations se sont abstenues de voter. » (Applaudissements).

LES  
PASSAGERS CLANDESTINS

*Jeudi 22 septembre 1955*

---

SEANCE DE L'APRES-MIDI

---

**Président :** Monsieur Léopold Dor,  
Vice-Président du Comité Maritime International.

Le **Président** ouvre la séance et donne aussitôt la parole au Président de la Commission Internationale, Monsieur Harold Gorick (Grande-Bretagne).

**M. Harold Gorick** donne d'abord un exposé sur les difficultés matérielles créées par la présence de passagers clandestins à bord des navires de mer. Il précise en outre que le projet de Convention qui a été soumis à l'Assemblée, a fait l'objet de quatre réunions de Commission dont deux à Brighton et deux à Madrid. Il a poursuivi son exposé comme suit : (traduction)

« Avant de procéder à l'examen de la Convention, il est nécessaire » d'expliquer que le problème des passagers clandestins se divise, en » réalité, en deux parties principales.

» La première partie concerne les mesures préventives qui peuvent » être prises pour éviter que les passagers clandestins ne s'embarquent, » c.-à-d. pour supprimer le fait même de l'embarquement clandestin. » La Commission Internationale a estimé que cette partie du problème » des passagers clandestins ne se prête pas au genre de Convention » qui est devant vous aujourd'hui. Vous vous rappellerez que, comme » le procès-verbal de la Conférence de Brighton l'indique, la Commis- » sion Internationale a exprimé l'opinion qu'il y avait lieu de prendre » des mesures plus énergiques, propres à éviter que des personnes » obtiennent accès sans autorisation aux installations portuaires ou » même des navires. La Commission conseille d'ailleurs de reviser cette

» question et de la faire examiner par les autorités portuaires et les  
» propriétaires de navires.

» En outre, — toujours dans le domaine des mesures préventives,  
» — certaines propositions ont été faites, surtout par la délégation belge,  
» visant à incorporer dans la Convention, des règles stipulant que  
» l'embarquement clandestin constitue un fait punissable. La délégation  
» belge a même proposé que de telles dispositions concernant les  
» infractions et les peines s'appliquent aux personnes qui ont assisté  
» les passagers clandestins et au capitaine qui a omis de rapporter leur  
» présence à bord de son navire.

» La Commission Internationale a toutefois adopté le point de  
» vue suivant lequel ces questions doivent être tranchées par les lois  
» nationales des pays saisis des délits commis à bord des navires bat-  
» tant leur pavillon.

» L'enquête à laquelle nous avons procédé, démontre que dans  
» beaucoup de pays, il y a déjà des lois nationales établissant que le  
» fait de s'embarquer clandestinement constitue un acte punissable. La  
» nature de la peine diffère toutefois d'un pays à l'autre. C'est la  
» raison pour laquelle la Commission Internationale recommande aux  
» pays de revoir les dispositions de leurs lois nationales en cette ma-  
» tière, et, si à la lumière de l'expérience acquise, celles-ci s'avèrent  
» inadéquates, de les rendre plus sévères. De même, dans les pays où  
» l'embarquement clandestin ne constitue pas un acte punissable, on  
» devrait envisager l'adoption de règles pénales appropriées.

» Je voudrais ajouter qu'il est résulté des investigations, effectuées  
» par la Commission Internationale en cette matière, que certains pays  
» n'appliquent pas les règles qu'ils ont instaurées, soit qu'ils ne les  
» appliquent pas du tout, soit qu'ils les appliquent avec trop peu de  
» vigueur. La Commission insiste sur le fait qu'elle est d'avis que ces  
» règles répressives devraient être rigoureusement et effectivement  
» appliquées.

» Qu'il me soit permis, à présent, de retourner au projet de Con-  
» vention, révisé, qui est devant vous. Il faut préciser qu'aux yeux de  
» la Commission Internationale, sa mission ne consiste pas à présenter  
» un texte légal imperméable qui peut être mis en application dans tous  
» les pays, mais à confectionner du matériel susceptible d'être pris en  
» considération par une conférence diplomatique; la Commission In-



» internationale admet, en effet, que, si ces propositions sont accueillies  
» favorablement, l'incorporation de celles-ci dans les législations natio-  
» nales, nécessiterait des changements et très souvent même des chan-  
» gements substantiels. En d'autres termes, la Commission Internatio-  
» nale ne s'est efforcée qu'à recommander des principes ou — plus  
» exactement — à proposer un plan raisonnable pouvant servir de  
» base à une entente internationale.

» En effet, nous ne pouvons pas oublier que notre but est double :  
» éliminer toute tentative de s'embarquer clandestinement à bord du  
» navire et mettre un terme à la situation impossible que nous con-  
» naissons actuellement et où les propriétaires de navires sont parfois  
» obligés de traîner des passagers clandestins sur les mers pendant de  
» longues années. Ces buts ont été atteints de l'avis unanime de la  
» Commission par le projet de convention qui est devant vous.

» Monsieur le Président, j'espère me conformer à votre désir de  
» faire donner un aperçu général des principes contenus dans la Con-  
» vention si je n'examine pas devant cette assemblée tous les articles  
» et si j'expose à l'assemblée le mécanisme général de la Convention.

» Les règles proposées sont les suivantes :

» — Le capitaine a le droit de débarquer, ou plus exactement, de  
» délivrer le passager clandestin au premier port d'escale qui lui con-  
» vient; c'est là le premier stade du mécanisme.

» — Lorsqu'il y a moyen de déterminer la nationalité du passa-  
» ger clandestin, celui-ci sera renvoyé dans son pays d'origine.

» — Un passager clandestin apatride ou dont la nationalité ne peut  
» pas être établie, sera renvoyé au pays du port où il s'est embarqué.

» La Convention met à charge du pays d'origine les frais de re-  
» foulement du passager clandestin et les frais de subsistance exposés  
» en attendant son refoulement.

» La Convention met toutefois à charge du propriétaire du navire,  
» lorsqu'il s'agit d'un passager clandestin apatride ou dont la nationa-  
» lité ne peut pas être déterminée, les frais de refoulement vers le pays  
» du port d'embarquement ainsi que les frais de subsistance, frais qui  
» sont toutefois limités à deux mois.

» La Commission Internationale estime qu'il serait raisonnable de  
» demander aux propriétaires de navires, d'accepter cette charge et il

» serait déraisonnable de leur demander de supporter des frais de subsistance couvrant une période illimitée.

» La dernière disposition importante de la Convention est celle qui concerne les réfugiés politiques.

» La Convention stipule qu'aucune de ses dispositions ne pourra être interprétée comme une entrave au pouvoir discrétionnaire des Etats d'accorder asile politique. Ce problème a donné lieu à quelques discussions au sein de la Commission Internationale. Plusieurs délégations savent probablement que le problème des réfugiés politiques, a été débattu en 1936 et 1937 devant la Société des Nations lors de l'examen du problème des passagers clandestins et je pense que les années qui se sont écoulées n'ont réduit ni l'importance ni les difficultés du problème.

» La Commission Internationale a exprimé l'avis unanime que le pouvoir discrétionnaire des Etats d'accorder asile politique, est considéré comme un droit fondamental dans beaucoup d'Etats et il n'est ni possible ni recommandable d'intervenir ou de s'occuper de cette matière de quelque manière que ce soit.

» Je pense qu'il n'y a plus qu'un seul point de la Convention dont je doive faire état en ouvrant la discussion. Il s'agit du nombre de ratifications dont dépendra la mise en vigueur de la Convention.

» En fait, deux points de vue ont été défendus par les membres de la Commission Internationale :

» Suivant les uns, un progrès serait déjà obtenu si deux pays seulement ratifiaient la Convention;

» D'autres estiment que les Etats auront davantage tendance à souscrire aux obligations et aux responsabilités de la Convention si un nombre minimum de ratifications (5 par exemple) était prévu.

» La Commission Internationale en est toutefois arrivée à la conclusion que ce problème constitue une question qui pourra être tranchée par la Conférence Diplomatique.

» En effet, la tâche que la Commission s'est assignée consiste uniquement à suggérer un plan d'entente internationale en matière de passagers clandestins et — comme la Commission l'espère — si la Conférence Diplomatique constate en temps utile, à l'échelon des Gouvernements, que les présentes propositions ont quelque valeur, elle pourra prendre une décision sur le nombre de ratifications ».

**M. S. Holt** (Norvège), **M. A. Loeff** (Pays-Bas) et **M. Francesco Manzitti** (Italie) informent l'Assemblée du fait que leurs Associations respectives approuvent le projet de la Convention.

**M. Leo Van Varenbergh** (Belgique) précise que la délégation belge a pris acte du fait que dans l'esprit des auteurs le projet actuel a un caractère particulier. En effet, en opposition aux autres conventions les problèmes traités par la convention sur les passagers clandestins ne tranchent pas exclusivement des questions d'intérêt privé. Or, les autorités, qui seront amenées à supporter des frais nouveaux en vertu de la nouvelle convention, ne sont pas représentées au sein du C.M.I. Le projet actuel présente donc uniquement une solution préconisée par les milieux d'affaires intéressés à la question des «stowaways».

Contenu de cette remarque, la délégation belge approuve le projet de convention.

**M. James Paul Govare** (France), **M. R. Snedden** (Grande-Bretagne), **M. C. Zitting** (Finlande), **M. H.C. Albrecht** (Allemagne) et **M. José Luis de Azcarraca** (Espagne) font part de l'accord de leurs délégations respectives.

**M. Peter Wright** (Canada) et **M. Oscar R. Houston** (E.-U.) déclarent que leurs délégations respectives ne pourront pas participer au vote, étant donné que leurs associations n'ont pas eu l'occasion d'examiner le projet de Convention; les deux délégations s'engagent à recommander à leurs associations respectives d'adopter le projet de convention.

Le Président met ensuite le projet aux voix :

Argentine : absent  
Belgique : oui  
Canada : ne vote pas  
Danemark : oui  
Finlande : oui  
France : oui  
Allemagne : oui  
Grande-Bretagne : oui  
Grèce : absent  
Italie : oui  
Japon : oui

Pays-Bas : oui  
Norvège : oui  
Portugal : absent  
Espagne : oui  
Suède : oui  
Suisse : absent  
Etats-Unis : ne vote pas

Le Président remercie tous ceux qui ont contribué à l'élaboration du projet de Convention sur les passagers clandestins et lève la séance.

CLAUSES MARGINALES  
ET  
LETTRES DE GARANTIE

*Vendredi 23 septembre 1955*

---

SEANCE DU MATIN

---

**Président :** M. Albert Lilar, Président du C.M.I.

Le **Président** ouvre la séance et donne la parole à **M. Léon Gyse-lynck**, trésorier du C.M.I. et Président de la commission internationale.

Le problème des clauses marginales et des lettres de garantie est déjà ancien. Il a fait l'objet dès 1927, à la conférence d'Amsterdam, des préoccupations du Comité Maritime International, mais les intérêts à concilier sont si divers et leur complexité est telle qu'aucune solution n'a encore été trouvée sur le plan international.

A Brighton, en 1954, la commission internationale des clauses marginales a chargé l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis de préparer un avant-projet de convention internationale.

Par une note du 28 juin 1955, cette Association nous a transmis le texte de cet avant-projet en précisant qu'il est présenté comme une base de discussion et non comme une recommandation de l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis.

En juillet 1955 les associations nationales ont pu prendre connaissance de cet avant-projet de convention.

Entretemps deux autres documents nous sont parvenus à Madrid. D'une part un rapport écrit de l'Association Italienne de Droit Maritime et d'autre part une nouvelle proposition émanant de ses délégués présents à Madrid, qui a été présentée comme une base de discussion, mais qui n'engage pas leur Association, celle-ci n'ayant pas encore eu l'occasion de se prononcer à ce sujet.

Au sein de la commission internationale qui s'est réunie hier, l'avant-projet et la nouvelle proposition des Etats-Unis ont donné lieu à un long et utile échange de vues.

Sur deux points les avis ont été unanimes : d'une part qu'une solution de droit pénal international, telle que celle envisagée par le « first draft convention » de l'Association des Etats-Unis, ne peut jamais à elle seule être considérée comme une solution suffisante et d'autre part que dans le stade actuel de nos travaux il est impossible de recommander l'adoption d'un projet de convention et qu'il est nécessaire de provoquer d'abord des études plus approfondies de la question dans les commissions nationales dont la plupart n'ont pas encore eu le temps de délibérer au sujet de l'avant-projet des Etats-Unis. C'est dans ces conditions que la commission internationale des clauses marginales et des lettres de garantie a l'honneur de proposer que soit soumis à la séance de demain le vœu que voici :

#### **Projet de résolution proposée par la commission internationale**

La conférence, ayant pris connaissance du rapport présenté par le Président de la commission internationale des clauses marginales, prie le conseil de gestion :

1. de faire parvenir le plus tôt possible aux associations nationales :
  - a) le texte du « first draft convention » préparé par l'association de droit maritime des Etats-Unis et annexé à une note de cette association datée de New-York le 21 juin 1955;
  - b) toute autre proposition — ceci vise notamment les nouvelles propositions de la délégation des Etats-Unis au cas où l'association de droit maritime des Etats-Unis l'approuverait — relative aux questions qui seraient soumises au conseil de gestion par toute association nationale au plus tard le 30 juin 1956.
2. de recommander aux associations nationales de faire rapport sur ce « first draft convention » et sur ces propositions au conseil de gestion, au plus tard le 31 décembre 1956.
3. de transmettre le « first draft convention », ainsi que les propositions et rapports précités à la commission internationale afin d'être étudiés par elle en vue d'en faire l'objet d'un nouveau rapport à la conférence.

*La proposition de M. Léon Gyselynck est acceptée* par toutes les délégations représentées.

## SÉANCE DE CLOTURE



*Samedi 24 septembre 1955. (\*)*

---

**Le Président :** « La séance de ce jour sera consacrée aux votes »  
» définitifs sur les projets qui ont été établis au cours de cette session »  
» et sur les vœux qui sont formulés.

» Avant d'aborder ce sujet, je tiens à signaler à l'Assemblée que »  
» le Bureau Permanent a été saisi ce matin de la proposition de désigna- »  
» tion de deux membres titulaires nouveaux, M. Ingianni et M. Fran- »  
» cesco Berlingieri de la délégation italienne.

» Il m'est agréable de dire à l'assemblée que ces deux membres »  
» ont été désignés en qualité de membres titulaires. M. Francesco Ber- »  
» lingieri ici présent me permettra de lui dire que le vote de ce matin »  
» a été particulièrement influencé par le travail efficace et dévoué qu'il »  
» a fourni à l'occasion de la session de Madrid. (*Applaudissements*).

» Nous abordons maintenant les différents points à l'ordre du jour »  
» de la Conférence. Le premier point que je soumets à votre vote est »  
» le suivant.

» A notre dernière séance consacrée au projet relatif aux clauses »  
» marginales, Monsieur le Président de la commission internationale, »  
» M. Gyselynck vous a donné connaissance d'un projet de résolution. »  
» Je vais le relire à l'Assemblée en vous demandant si vous êtes d'accord »  
» pour que ce projet de résolution soit considéré comme un vœu de »  
» la conférence de Madrid. Voici le texte français :

» La Conférence, ayant pris connaissance du rapport présenté par »  
» le Président de la Commission Internationale des clauses marginales, »  
» prie le conseil de gestion :

---

(\*) Les débats de cette séance sont publiés intégralement.

- » 1. de faire parvenir le plus tôt possible aux Associations nationales
  - » a) le texte du « first draft Convention » préparé par l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis et annexé à une note de cette Association datée de New-York le 21 juin 1955;
  - » b) toutes autres propositions relatives au sujet de questions qui seraient soumises au Conseil de gestion par toute Association Nationale au plus tard le 30 juin 1956.
- » 2. de recommander aux Associations Nationales de faire rapport sur ce « first draft Convention » et sur ces propositions au conseil de gestion, au plus tard le 31 décembre 1956;
- » 3. de transmettre le « first draft Convention » ainsi que les propositions et rapport précités à la Commission Internationale afin d'être étudiés par elle en vue d'en faire l'objet d'un nouveau rapport à la conférence.

» The conference, having heard the Report made by the President of the International Commission on Marginal Clauses, requests the Administrative Council :—

- » (i) to circulate as soon as possible among the National Associations :—
  - » (a) the text of the First Draft Convention prepared by the Maritime Law Association of the United States, annexed to a Note from the said Association dated New York 28th June, 1955.
  - » (b) Such other proposals on the topic under review as may be submitted to the Administrative Council by any National Association on or before the 30th June, 1956.
- » (ii) to suggest to the National Associations that they report on the above mentioned First Draft Convention and proposals to the Administrative Council on or before the 31st December, 1956.
- » (iii) to transmit the above mentioned Draft, proposals and reports to the International Commission for further study for the purpose of reporting again to the Conference.

» Je mets ce vœu aux voix de l'assemblée.

Argentine	oui	Italie	oui
Belgique	oui	Japon	oui
Canada	oui	Pays-Bas	oui
Danemark	oui	Norvège	oui
Finlande	oui	Portugal	oui
France	oui	Espagne	oui
Allemagne	oui	Suède	oui
Grande-Bretagne	oui	Suisse	oui
Grèce	oui	Etats-Unis	oui

» Le vœu formulé par la commission internationale et dont je viens de vous donner lecture est donc adopté à l'unanimité des délégations.

★★

» Le second point sur lequel l'Assemblée doit voter est la Convention relative aux stowaways.

» Nous aurions dû voter à la séance d'aujourd'hui, comme il est d'usage, toutes les résolutions, mais mon distingué collègue, M. Dor a déjà mis le projet relatif aux stowaways au vote au cours de la séance de discussion et ce projet a déjà été adopté. Je suppose que les associations n'ont pas changé d'avis depuis deux jours. Je demande seulement aux absents qui étaient en droit de considérer que le vote aurait lieu aujourd'hui, s'ils désirent prendre part à ce vote.

Argentine	abstention
Canada	abstention
Grèce	oui
Portugal	oui
Suisse	oui

» Le vote de la séance de discussion est confirmé avec ce correctif que trois associations en plus ont marqué leur accord sur le projet.

★★

» J'en viens à la Convention relative aux passagers. Celle-ci a fait l'objet d'observations de la part de la délégation norvégienne et de la délégation suédoise et d'un vœu de la délégation italienne.

» Je ne suis pas en possession d'amendements au texte qui vous est  
» distribué. Pour éviter tout malentendu je demande à l'Assemblée  
» si aucune association ne présente d'amendement au texte établi par  
» la commission.

» Dans la négative, nous allons voter article par article et ensuite  
» sur l'ensemble de la convention.

» Je présume que l'Assemblée sera d'accord pour gagner du temps  
» que je ne relise pas chacun des articles puisque vous en avez le texte  
» sous les yeux. Je considère donc que l'Assemblée admet que lecture  
» a été donnée des articles. Nous voterons à main levée, si vous le  
» voulez bien, sur chacun des articles; je parle des chefs de délégations.

Article 1 : adopté

» 2 : »

» 3 : »

» 4 : »

» 5 : »

**M. Bagge** (Suède): « La délégation suédoise approuve l'article 5,  
» mais désire faire une réserve pour l'art. 5 2) a). »

**Le Président** : « Acte est donné à la délégation suédoise de la  
» réserve qu'elle a formulée. »

**M. S. Braekhus** (Norvège) : « La délégation norvégienne fait la  
» même réserve. »

**Le Président** : « L'article 5 est adopté ».

Article 6 : adopté

» 7 : »

» 8 : »

» 9 : »

» 10 : »

» Article 11 : la parole est à M. Komachiya, délégué du Japon. »

**M. S. Komachiya** (Japon): « Monsieur le Président, Mesdames,  
» Messieurs, je regrette de devoir faire une réserve concernant la der-  
» nière partie de l'art. 11 qui accorde à certaines personnes un droit  
» d'indemnisation dans le cas de la mort d'un passager. Cette disposi-  
» tion ne peut pas convenir à cause de sa répercussion sur le régime des  
» successions de chaque Etat contractant. »

**Le Président :** « Acte vous est donné de votre observation ».

Article 12 : adopté

» 13 : »

» 14 : »

» La commission a également établi un protocole dont connaissance vous a été donnée. Je vais vous en donner lecture, si vous le voulez bien.

« En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent protocole qui aura la même valeur que si ces dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

» Les Hautes Parties contractantes se réservent expressément le droit :

» 1) de ne pas appliquer la Convention aux transports qui d'après leur loi nationale ne sont pas considérés comme transports internationaux au sens de l'article 1er g) de la Convention;

» 2) de ne pas appliquer la Convention lorsque pour un transport international le passager et le transporteur sont ressortissants du même Etat contractant;

» 3) de convertir en leur monnaie nationale en chiffres ronds les sommes indiquées à l'art. 7 de la Convention ».

» L'Assemblée est-elle d'accord pour que ce protocole additionnel soit joint au texte soumis à son vote ? Il en est décidé ainsi.

» Je mets donc aux voix l'ensemble de ce texte y compris le protocole. Cependant avant de procéder à ce vote, je présume que certains désirent faire des déclarations. »

**M. Koelman** (Belgique): « La délégation belge s'abstiendra au vote, elle ne peut pas marquer son accord sur tous les principes con- tenus dans le projet de convention.

» D'autre part, elle ne désire pas s'opposer à ce que ce projet soit soumis à la prochaine conférence diplomatique. »

**M. le Président :** « Acte vous est donné de cette déclaration ».

» Je mets donc aux voix le projet de « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer ».

Argentine	abstention
Belgique	abstention
Canada	abstention
Danemark	oui
Finlande	abstention
France	oui
Grande-Bretagne	non
Allemagne	oui
Grèce	oui
Italie	oui
Japon	oui
Pays-Bas	oui
Norvège	oui : Yes, with express reservation with regard Article 5 (2) (a).
Portugal	oui
Espagne	oui
Suède	oui : Yes, with express reservation with regard to the same Article.
Suisse	oui
Etats-Unis	abstention

» Le projet est adopté par 12 voix contre 1 et 5 abstentions. »

\*\*\*

**Le Président :** « Nous abordons maintenant le projet de limitation » de responsabilité. Nous allons procéder au vote article par article » du projet de convention. Je vous demande un peu plus d'attention » peut-être que pour ce qui précède, parce que c'est plus délicat et » qu'il y a des amendements.

» Article 1er. — La parole est à M. le Doyen Ripert. »

**M. Ripert (France) :** « Monsieur le Président, Messieurs, à ce » moment de la discussion je n'aurais pas demandé la parole s'il s'agis- » sait d'une simple question de rédaction; mais la formule qui est em- » ployée dans l'article 1er engage une solution de fonds d'une telle » gravité qu'il paraît impossible à la délégation française d'accepter le » texte dans sa rédaction actuelle. Et j'ai recueilli l'adhésion à l'amen-

» dement que nous avons présenté, de plusieurs délégations étrangères  
» étonnées comme nous de la rédaction de ce texte.

» J'ai expliqué dès la première séance que le principe de cette  
» convention était la règle que le propriétaire du navire dans les cas  
» énumérés n'était responsable que d'une façon limitée et que la réserve  
» portait sur le cas où le propriétaire du navire avait commis une faute  
» ou avait, par son fait, amené l'événement dommageable.

» Pour exprimer cette solution qui a paru recueillir l'adhésion de  
» nombreuses délégations, il était nécessaire que l'article 1er donnât  
» la formule très nette que la responsabilité du propriétaire est limitée  
» dans les cas déterminés et sans lui imposer aucune condition. Or, le  
» texte dit exactement le contraire car il déclare que le propriétaire  
» du navire n'est responsable pour les créances énumérées que s'il est  
» établi que l'événement donnant naissance à la créance n'a pas été  
» causé par le fait ou la faute du propriétaire. Vous imposez à ce pro-  
» priétaire l'obligation d'établir que l'événement n'est pas dû à sa  
» faute; et non seulement vous lui imposez cette obligation, mais vous  
» lui imposez de faire la preuve d'une chose négative, du fait qu'il n'a  
» commis aucune faute et qu'il n'a pas participé à l'événement. Or,  
» une telle preuve est impossible, de telle sorte que devant les tribu-  
» naux il pourra toujours être prétendu que le propriétaire n'a pas fait  
» la preuve nécessaire pour limiter sa responsabilité.

» Il est possible que le texte dépasse la pensée des rédacteurs; il est  
» possible que la langue française ait de telles subtilités qu'on n'a pas  
» vu l'influence que pourrait avoir la rédaction sur la portée du texte.  
» Mais il est certain que d'après le texte actuel il faudrait que le proprié-  
» taire du navire fit la double preuve que l'événement est un événement  
» prévu et que cet événement n'a pas été amené par sa propre faute.

» La délégation française propose danc une modification au texte,  
» qui est très légère dans la forme, mais considérable dans le fonds.  
» Le 1er paragraphe devrait être lu de la façon suivante : « Le proprié-  
» taire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence  
» du montant déterminé dans l'article 3 de la présente convention pour  
» les créances suivantes ». Voici la modification : « à moins qu'il ne  
» soit établi que l'événement donnant naissance à la créance ait été  
» causé par le fait ou la faute du propriétaire. « A moins qu'il ne soit  
» établi » signifie « à moins que le réclamant n'établisse contre le pro-

» priétaire qu'il a commis une faute ou participé à un fait domma-  
» geable ». C'est le renversement de la proposition de l'article 1er;  
» ce sont les règles de preuve établies dans leur sens véritable; il appar-  
» tient à la victime de prouver contre la responsabilité limitée, qu'il  
» y a eu faute de la part du propriétaire.

» Voilà l'amendement que j'ai remis à M. le Président et je le  
» prie de bien vouloir le soumettre à l'assemblée au nom de la délégation  
» française. (*Applaudissements*) »

**Le Président :** « Je demande à M. Cyril Miller de vouloir bien  
» traduire avec précision, en anglais, le texte de l'amendement présenté  
» par la délégation française. »

**M. C.T. Miller** (Grande-Bretagne) : « The French amendment is  
» as follows, rendered into English :

» The owner of a sea-going ship shall not be liable beyond the  
» amount specified in Article 3 of this Convention in respect of any  
» of the following claims : »

» Now comes the amendment :

» Unless it is established that the occurrence giving rise to the  
» claim has taken place without his actual fault or privity. »

**M. Van der Feltz** (Pays-Bas) : « La traduction n'est pas correcte ».

**Le Président :** « Dans ce cas, pourriez-vous présenter une traduc-  
» tion correcte ? M. Miller va se corriger lui-même. »

**M. Miller** (Grande-Bretagne) : « I have not got the French text  
» down correctly. I thought that Mr. le Doyen Ripert said « A moins  
» qu'il ne soit établi que l'événement donnant naissance à la créance  
» ait été causé par le fait ou la faute du propriétaire ». « Unless it is  
» established that the occurrence giving rise to the claim has resulted  
» from the fault and privity of the owner ».

» That is a very substantial amendment. Have all the English  
» speaking people got it now ? »

**Le Président :** « Sommes-nous d'accord sur le texte qui vient d'être  
» indiqué par M. Miller. Je ne voudrais pas qu'on vote sur des mal-  
» entendus. Donc, on vous a donné lecture du texte français et la  
» traduction correcte vient de vous être donnée par M. Cyril Miller. »



**M. Van den Bosch** (Belgique): « Je voudrais signaler à l'assemblée que le texte proposé par M. le Doyen Ripert a été adopté par la commission internationale à l'unanimité moins une voix. »

**Le Président** : « Quoi qu'il en soit, le texte de l'amendement n'étant pas inclus dans l'ensemble du texte qui vous est soumis, je le mets aux voix et je demande aux délégations qui sont d'avis d'adopter pour le 1er alinéa de l'article 1er le texte proposé par la délégation française de vouloir bien voter oui. Ceux qui votent oui sont donc d'avis d'adopter le texte énoncé par M. Ripert.

Argentine	oui	Italie	abstention
Belgique	oui	Japon	oui
Canada	non	Pays-Bas	oui
Danemark	oui	Norvège	oui
Finlande	abstention	Portugal	oui
France	oui	Espagne	oui
Allemagne	oui	Suède	non
Grande-Bretagne	non	Suisse	oui
Grèce	oui	Etats-Unis	abstention

» La rédaction proposée par la délégation française est adoptée par 12 voix contre 3 et 2 abstentions. (*Applaudissements*).

» Y a-t-il d'autres amendements présentés à l'article 1er ? Dans la négative, je mets aux voix l'article 1er.

» M. Miller désire faire une déclaration à l'occasion du vote sur l'article 1er. »

**M. C.T. Miller** (Grande-Bretagne): « Messieurs, il serait dommage que la Convention à laquelle nous avons tous beaucoup travaillé, échoue sur ce point; mais si l'amendement français ne contient pas de réserves, je crains que la délégation anglaise ne soit obligée à voter contre l'ensemble de la Convention. Ceci constituerait un résultat désastreux après tout le travail que nous avons fourni.

» C'est la raison pour laquelle nous proposons d'insérer à la fin de l'article premier la réserve que voici :

» « Le Gouvernement britannique se réserve le droit de maintenir la loi anglaise en ce qui concerne le fardeau de preuve de faits ou fautes. »

**Le Président** : « Acte est donné à la délégation britannique de sa »  
» réserve. »

**M. C.T. Miller** : « Nous avons encore une autre réserve que nous »  
» avons à faire au sujet de l'article premier mais qui a été oubliée par »  
» suite de la hâte dans laquelle nous avons travaillé hier.

» Je répète cette réserve :

» « Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit d'exclure »  
» du champs d'application de la Convention, les obligations relatives »  
» aux épaves. »

**M. Algot Bagge** : « S'agit-il d'une réserve à insérer dans le projet »  
» de signature et non dans le texte ? »

**Le Président** : « Non, pas dans le texte ».

» L'article 1er est adopté et acte est donné à ceux qui ont formulé »  
» des réserves.

» Article 2. Y a-t-il des amendements à l'article 2 ? Je donne la »  
» parole à M. Van den Bosch. »

**M. Van den Bosch** (Belgique): « Messieurs, en raison de la hâte »  
» avec laquelle les textes ont dû être rédigés, un amendement qui avait »  
» été adopté dans la commission internationale, à l'unanimité moins une »  
» voix et une abstention, a été omis dans le texte qui vous a été pré- »  
» senté. Il s'agit d'un alinéa qui viendrait s'intercaler après le tertio »  
» de l'article 2 et dont le texte serait le suivant : « après constitution »  
» du fonds aucun droit ne pourra être exercé du chef des créances pour »  
» lesquelles le propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité sur »  
» tout autre bien du propriétaire. »

**Le Président** : « Je demande la traduction, afin d'éviter tout mal- »  
» entendu, de l'amendement qui vient d'être proposé par M. Van den »  
» Bosch. »

**M. C.T. Miller** (Great-Britain): « The English translation of the »  
» Italian amendment is as follows :

» « After the establishment of the limitation fund, no right can be »  
» exercised relating to claims for which the shipowner is authorised to »  
» limit his liability against any other of his assets. »

**Le Président :** « Je mets aux voix l'amendement énoncé par M. Van den Bosch et traduit par M. Miller.

Argentine	oui	Italie	oui
Belgique	oui	Japon	oui
Canada	oui	Pays-Bas	oui
Danemark	oui	Norvège	oui
Finlande	oui	Portugal	oui
France	oui	Espagne	oui
Allemagne	oui	Suède	abstention
Grande-Bretagne	oui	Suisse	oui
Grèce	oui	Etats-Unis	abstention

» L'amendement est adopté par 16 voix et deux abstentions.

» Je mets maintenant aux voix l'article 2 amendé par l'assemblée.  
» Que ceux qui sont partisans de l'article 2 veuillent bien lever la main.  
» L'article 2 est adopté.

» L'article 3. Il y a un amendement. La parole est à M. Van den Bosch. »

**M. Van den Bosch** (Belgique): « Messieurs, l'explication que j'ai fournie tout à l'heure à propos de l'amendement à l'article 2 s'applique également à l'amendement de l'article 3. Il s'agit en réalité d'un amendement qui a déjà été adopté par la commission internationale, à l'unanimité moins une abstention et qui, par le jeu des circonstances, n'a pas été reproduit dans le texte qui vous est soumis. Il s'agit d'insérer à l'article 3, entre le 1) et le 2) le texte suivant : « dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les ayants-droit, proportionnellement au montant de leurs créances ». L'insertion de cette disposition entre le 1) et le 2) entraîne ipso facto la modification de la numérotation des paragraphes suivants : 2) devenant 3) et 3) devenant 4). »

**M. C.T. Miller** (Grande-Bretagne): « Il y a un amendement à l'article 3. Cet amendement a pour objet d'ajouter un nouveau paragraphe à insérer après le paragraphe premier ce qui fait que l'actuel paragraphe 2 devient le paragraphe 3, que le paragraphe 3 devient le paragraphe 4 et que le paragraphe 4 devient le paragraphe 5.

» Il s'agit d'une omission due à la hâte dans laquelle nous avons  
» dû préparer les textes. Il s'agit d'une proposition qui a été acceptée  
» par la Commission de Rédaction avec une seule abstention, je pense,  
» et sans autre négatif.

» L'amendement est formulé comme suit :

» « Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se  
» fera entre les ayants-droit, proportionnellement au montant de leurs  
» créances. »

**Le Président :** « Je mets l'amendement aux voix tel qu'il a été  
» présenté par M. Van den Bosch :

Argentine	oui	Italie	oui
Belgique	oui	Japon	oui
Canada	oui	Pays-Bas	abstention
Danemark	oui	Norvège	oui
Finlande	abstention	Portugal	abstention
France	oui	Espagne	oui
Allemagne	oui	Suède	oui
Grande-Bretagne	oui	Suisse	oui
Grèce	oui	Etats-Unis	abstention

**Le Président :** « Le texte est adopté par 14 voix moins 4 abstentions. »

» A l'article 3 un autre amendement a été proposé par la délégation néerlandaise. »

**M. Van den Bosch :** « Je crois que cet amendement est dépassé  
» par les événements étant donné que le texte qui a été distribué omet  
» déjà les mots dont la délégation néerlandaise demande l'omission. »

**Le Président :** « Je relis l'amendement proposé par la délégation  
» néerlandaise :

» 1. It is proposed to delete in Article 3 paragraph 3 the words  
» « where the owner's claim so to limit his liability is allowed by the  
» competent court or, if before that date » and the words at the end of  
» the same paragraph « at the date of such payment or establishment  
» as the case may be ».

» 1. « Il est proposé de supprimer dans le troisième alinéa de  
» l'article 3 les mots : « le tribunal compétent aura reconnu au propriétaire le droit de limiter sa responsabilité, ou si, avant cette date », et

» les mots à la fin de l'article 3 : « à la date du dit paiement à celle  
» de la constitution du fonds, suivant le cas. »

**M. Van den Bosch :** « C'est à la suite d'une erreur matérielle que  
» les mots dont l'association néerlandaise demande la suppression figu-  
» rent dans le texte soumis à l'assemblée. En effet la commission inter-  
» nationale a été d'accord à l'unanimité pour les supprimer. C'est à la  
» suite d'une erreur matérielle qu'ils ont été maintenus. »

**Le Président :** « Si je comprends bien, il résulte de l'exposé de  
» M. Van den Bosch qu'il demande l'adoption de l'amendement néer-  
» landais.

» L'Assemblée est-elle d'accord sur cette interprétation ou dois-je  
» procéder à un vote spécial ?

» S'il n'y a pas d'opposition, je considère que cette question est  
» réglée et que les mots faisant l'objet de l'amendement néerlandais  
» à l'article 3 sont supprimés. (adhésion). »

**M. Algot Bagge (Suède):** « Il y a un amendement à un amen-  
» dement formulé par les délégations danoises, finlandaises, norvégien-  
» nes, portugaises, espagnoles et suédoises : « Dans le protocole des  
» signatures qui sera attaché au projet de convention sera insérée la  
» réserve que voici :

» « Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déci-  
» der que les propriétaires de navires jaugeant moins de 300 tonnes  
» seront autorisés à limiter leur responsabilité soit au montant men-  
» tionné à l'article 3 de la présente convention soit au montant qui  
» correspond à la valeur saine du navire au moment de l'événement  
» qui aura donné lieu à la créance ».

» Nous ne demandons pas que cet amendement soit inséré dans le  
» texte mais qu'il soit ajouté au protocole des signatures comme réserve  
» des Hautes Parties Contractantes. »

**Le Président :** « Nous sommes saisis par diverses délégations d'une  
» mention à faire figurer au protocole.

» Je vais d'abord procéder au vote sur l'article 3 et ensuite je  
» vous demanderai de voter sur la proposition scandinave étant donné  
» que cette proposition a trait à la matière de l'article 3.

**M. Algot Bagge :** « Je désire uniquement ajouter que la délégation » suédoise va voter l'article 3 sous la réserve expresse que le contenu » en or du franc suisse y est inséré. »

**Le Président :** « Je mets aux voix l'article 3 (adopté) ».

» Je mets aux voix le projet de protocole déposé par les délégations » danoise, finlandaise, norvégienne, portugaise, espagnole et suédoise, » qui serait à insérer dans le protocole mais pas dans le texte de la con- » vention ainsi que l'a indiqué M. Boeg.

» Le projet des délégations danoise, finlandaise, norvégienne, por- » tugaise, espagnole et suédoise est adopté.

» Nous passons à l'examen de l'article 4.

» La parole est à M. Van den Bosch. »

**M. Van den Bosch** (Belgique): « Un amendement a été proposé » par l'association néerlandaise. Cet amendement a déjà été adopté » à l'unanimité moins deux voix par la commission internationale. Il » s'agit d'ajouter *in fine*, de l'article 4 le texte suivant :

» « Et pour autant que le lieu choisi soit situé dans un des Etats » Contractants. »

**M. C.T. Miller** (Grande-Bretagne): « The amendment proposed » by the Italian delegation at the end of Article 4 contains a proviso :

» « Provided that the choice provided for by the Article shall only » be exercisable if the domestic laws of the place for which the owner » elects so permits ».

» And the Netherlands delegation wish to add, « And provided that » the place chosen shall be within the jurisdiction of one of the con- » tracting states. »

**Le Président :** « Je mets aux voix l'amendement néerlandais ».

Argentine	oui	Italie	abstention
Belgique	oui	Japon	oui
Canada	abstention	Pays-Bas	oui
Danemark	abstention	Norvège	abstention
Finlande	oui	Portugal	oui
France	oui	Espagne	oui
Grande-Bretagne	abstention	Suède	abstention
Allemagne	oui	Suisse	oui
Grèce	oui	Etats-Unis	abstention

**Le Président :** « L'amendement est adopté par 11 voix et 7 abstentions. »

**M. Asser (Pays-Bas):** « Il y a un deuxième amendement néerlandais à l'article 4. »

**Le Président :** « L'association néerlandaise propose l'amendement suivant :

» 2. « Il est proposé d'insérer dans le premier alinéa après les mots « relative à la constitution » les mots « et à la distribution. »

» 2. « It is proposed to insert in Article 4 paragraph 1 after the words « relating to the constitution » the words « and the distribution. »

» Je mets cet amendement aux voix.

Argentine	abstention	Italie	abstention
Belgique	oui	Japon	oui
Canada	oui	Pays-Bas	oui
Danemark	abstention	Norvège	oui
Finlande	oui	Portugal	oui
France	oui	Espagne	abstention
Allemagne	oui	Suède	abstention
Grande-Bretagne	oui	Suisse	oui
Grèce	oui	Etats-Unis	abstention

» L'amendement est adopté par 12 voix et 6 abstentions.

» Il n'y a plus d'amendements à l'article 4.

» Je mets aux voix l'article 4. (adopté). »

**Le Président :** « Nous passons à la discussion de l'article 5 ».

» Quelqu'un demande-t-il la parole ?

» Je mets l'article 5 aux voix (adopté).

» Nous passons à la discussion de l'article 6.

» Quelqu'un demande-t-il la parole ?

» Je mets l'article 6 aux voix. (adopté).

» Nous passons à la discussion de l'article 7.

» Quelqu'un demande-t-il la parole ?

» Je mets l'article 7 aux voix. (adopté).

» Nous passons à la discussion de l'article 8.

» Quelqu'un demande-t-il la parole ?  
 » Je mets l'article 8 aux voix. (adopté).  
 » Nous allons maintenant, Messieurs, voter sur l'ensemble du pro-  
 » jet de convention.

Argentine	oui
Belgique	oui
Canada	oui, sous la même réserve que celle faite par la Grande-Bretagne.
Danemark	abstention
Finlande	oui
France	oui
Allemagne	oui
Grande-Bretagne	oui (subject to the reservation)
Grèce	abstention
Italie	abstention
Japon	abstention
Pays-Bas	oui, (avec réserve en ce qui concerne la faute de l'armateur à l'article 1.)
Norvège	abstention
Portugal	abstention
Espagne	oui
Suède	abstention
Suisse	oui
Etats-Unis	non

**M. C.S. Haight** (Etats-Unis): « Les Etats-Unis ont voté « non »  
 » par suite du fait qu'on n'a pas accepté les suggestions que nous  
 » avons formulées dans le but d'arriver à une base de compromis  
 » à laquelle nous aurions pu nous rallier.

» Nous espérons que notre proposition pourra être réexaminée ulté-  
 » rieurement par les Gouvernements intéressés et par les délégations  
 » ici présentes et qu'à la Conférence Diplomatique on disposera d'assez  
 » de temps pour procéder à pareil examen et qu'il sera possible, à ce  
 » moment, de trouver une base de solution. »

**Le Président** : « Messieurs, le projet de convention sur la limita-  
 » tion de responsabilité est adopté par 10 voix contre 1 et 7 abstentions.  
 » (*Applaudissements*). »

\*\*\*



**Le Président :** « Messieurs, conformément à notre tradition, je » propose à l'assemblée d'émettre le vœu qu'une réunion de la con- » férence diplomatique soit proposée afin que les projets de convention » sur lesquels nous sommes tombés d'accord à Madrid lui soit soumise. » Nous avons pris coutume de charger le Bureau Permanent de notre » Comité de transmettre ces vœux au Gouvernement belge. Je suppose » que l'Assemblée qui vient d'émettre ces votes sera d'accord pour que » cette fois aussi, un vœu dans ce sens soit communiqué aux hautes » autorités compétentes. (*Applaudissements*).

» Quelqu'un désire-t-il encore formuler l'une ou l'autre observa- » tion, car nos travaux vont se terminer.

★  
★★

» Messieurs, il ne me reste qu'à vous dire que nous allons nous » séparer. Je crois que le travail que nous avons accompli à Madrid » et les accords que nous y avons réalisés nous permettent de dire une » fois de plus que le Comité Maritime International a répondu à sa » tâche.

» Je crois que nos amis espagnols qui nous ont accueillis avec l'es- » poir de voir les accords de Madrid se réaliser, voient leur vœu exaucé. » Je suis heureux de pouvoir le leur dire.

» Je suis heureux aussi de pouvoir remercier toutes les délégations » — et j'y insiste — ici présentes, pour la collaboration efficace qu'elles » ont apportées à nos travaux. Si j'y insiste, c'est parce que je considère » que même les délégations qui n'ont pu se rallier à nos conclusions » n'ont pas moins apporté, par leur présence et leur collaboration un » élément efficace qui, tôt ou tard portera ses fruits. Que ces délégations » soient remerciées au même titre que les autres. Je me permets » de viser particulièrement le chef de la délégation américaine qui, s'il » n'a pas pu apporter l'adhésion de son pays à plusieurs de nos con- » ceptions, y a apporté un esprit amical et de collaboration que je ne » puis m'empêcher de souligner. (*Applaudissements*).

» Je voudrais aussi remercier tous ceux qui dans le travail d'élabo- » ration des textes que nous venons de voter ont manifesté une fois de » plus une compétence et un dévouement exceptionnels. Je pense » notamment à nos 4 chefs de file qui ont travaillé avec succès. Je pense

» à M. Offerhaus pour les passagers, à M. Gorick pour les stowaways,  
» à M. Gyselynck pour les clauses marginales et enfin « last but not  
» least » à notre ami M. Van den Bosch qui a accepté de présider les  
» travaux d'une commission dont les perspectives au départ n'étaient  
» pas particulièrement encourageantes. Je crois que tous ont bien mérité  
» du comité maritime international.

» Je voudrais aussi y joindre ceux qui, dans chacune des commis-  
» sions, leur ont apporté leur collaboration. J'ai peur d'en nommer  
» quelques-uns et d'en oublier d'autres mais je pense en ce moment  
» à la collaboration particulièrement efficace apportée à M. Offerhaus  
» par M. Warot et M. H.F. Voet, à M. Gorick par M. W. Reynardson,  
» à M. L. Gyselynck par M. Graham, à M. Van de Bosch par M. Ber-  
» lingieri et M. J. Gyselynck. Je pense également à la collaboration  
» des jeunes et particulièrement à celle de M. John Miller et M. Leo  
» Van Varenbergh. Je leur suis à tous également reconnaissant et je  
» leur exprime la gratitude du Comité.

» Messieurs, je ne sais pas encore quand nous nous reverrons. Cer-  
» tains d'entre nous se reverront à la réunion prochaine du Bureau  
» Permanent, d'autres peut-être à la conférence diplomatique, d'autres  
» enfin à notre prochaine assemblée. Il n'a pas paru possible au Bureau  
» Permanent de décider aujourd'hui de la date ni du lieu de notre  
» prochaine conférence, cela se fera au cours des mois qui vont suivre  
» mais je crois qu'il conviendrait à tous que nous terminions notre  
» séance de clôture en disant encore une fois notre reconnaissance à  
» nos amis espagnols pour la façon dont ils nous ont reçus. Ils nous ont  
» reçus admirablement. Notre ami M. Benito sait à quel point nous  
» l'avons apprécié. Je dirai qu'ils nous ont un peu fatigués. S'ils n'en  
» sont pas responsables c'est que peut-être nos constitutions ne résistent  
» pas à ces travaux de jour et de nuit auxquels nos amis espagnols  
» nous ont habitué. (*sourires et applaudissements*).

» Ils voudront en tout cas bien voir dans mon propos l'expression  
» de l'affection et de la reconnaissance que nous avons pour eux.

» Avant de nous séparer de Madrid, le Comité Maritime a décidé  
» de manifester par un geste bien modeste sa reconnaissance à l'égard  
» des personnalités espagnoles qui nous ont accueillis. Nous ne vou-  
» drions pas quitter Madrid sans leur serrer la main et sans leur répéter

» notre reconnaissance. Dans quelques minutes, vers 1 heure, nous  
» accueillerons à l'Hôtel Ritz les personnalités espagnoles qui ont fait  
« partie des groupements d'accueil à Madrid. Je demande aux délégués  
» de vouloir bien prendre part pendant quelques minutes à cette réunion  
» pour que nous ne nous séparions pas avant d'avoir eu l'occasion,  
» une dernière fois, de nous réunir amicalement.

» Je vous remercie tous de votre collaboration à la conférence.  
» (*Applaudissements*).

» La séance est levée. »

IV.

PROJETS DE CONVENTION

1955

PROJET DE CONVENTION  
INTERNATIONALE SUR  
LA LIMITATION DE LA  
RESPONSABILITE DES  
PROPRIETAIRES DE  
NAVIRES DE MER

*Texte voté par l'Assemblée Plénière  
du C.M.I. à Madrid  
le 23 septembre 1955.*

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 de mer;

Ont décidé de conclure une Con-  
vention à cet effet, et en consé-  
quence ont convenu ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>**

(1) Le propriétaire d'un navire  
de mer n'est responsable que jus-  
qu'à concurrence du montant déter-  
miné dans l'article 3 de la présente  
Convention pour les créances sui-  
vantes à moins qu'il ne soit établi  
que l'événement donnant naissance  
à la créance ait été causé par le fait  
ou la faute du propriétaire.

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

INTERNATIONAL  
DRAFT CONVENTION  
RELATING TO  
THE LIMITATION OF THE  
LIABILITY OF OWNERS  
OF SEA-GOING SHIPS

*Text voted by the Plenary Assembly  
of the C.M.I. at Madrid  
on the 23th September 1955.*

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 sea-going ships, have decided to  
conclude a Convention for this pur-  
pose, and thereto have agreed as  
follows :

**Article 1.**

(1) The owner of a sea-going ship  
shall not be liable beyond the  
amount specified in Article 3 of this  
Convention in respect of any of the  
following claims unless it is establis-  
hed that the occurrence giving rise  
to the claim has resulted from the  
actual fault or privity of the owner.  
The said claims are claims made by  
any person whatsoever in respect of

- |  |  |
|--|--|
| <p>a) Pertes de vie ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée ou pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire.</p> <p>b) Pertes de vie ou lésions corporelles à toute autre personne sur terre ou sur l'eau ou pertes ou dommages à tous autres biens ou droits causés par tout acte ou négligence ou faute du capitaine, du pilote ou de tout autre membre de l'équipage ou de toute autre personne (se trouvant à bord du navire ou non) dont le propriétaire est responsable pourvu que ces acte, négligence, ou faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire ou au chargement, transport ou déchargement des marchandises transportées.</p> <p>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 obligations et responsabilité seront dans la suite de ce texte dites par abréviation : « responsabilité pour épave ».</p> <p>d) Perte et dommages de biens,</p> | <p>a) Loss of life or personal injury to any person being carried in the ship or of loss of or damage to any property whatsoever on board the ship.</p> <p>b) Loss of life or personal injury to any person whether on land or water (other than persons being carried on the ship) or loss of or damage to any property or rights whatsoever whether on land or water (other than property on board the ship) caused by the act neglect or default of the Master or Pilot or any member of the crew or any other person (whether on board the ship or not) for whose act, neglect or default the owner is responsible in the navigation or management of the ship, or in the loading, carriage or discharge of the cargo thereof :</p> <p>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» or</p> <p>d) loss or damage to any property</p> |
|--|--|

droits de toute nature ou perte de vies ou dommages corporels à toutes personnes, soit à terre, soit sur l'eau, qui ne seraient pas visés par les paragraphes précédents, pour lesquels le propriétaire est responsable à raison du fait de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans qu'il soit besoin de prouver sa faute.

(2) Le présent article ne s'applique pas :

i) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

ii) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tout autre préposé du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire (à l'exclusion des créances de leurs ayants-cause, agissant en leur nom personnel) si d'après la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances.

(3) le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

#### Article 2.

(1) Les limitations de responsabilité prescrites par l'article 3 de cette Convention s'appliqueront à

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 of his ownership, possession, custody or control of the ship and without proof of negligence.

(2) Provided that nothing in this Article shall be taken to apply to :

i) Claims for salvage or for general average contributions;

ii) Claims made by any Master, member of the crew or other servant in the employment of the owner on or in connection with his ship (or their dependents) if under the law governing such employment the owner is not permitted to limit his liability in respect of such claims.

(3) The fact that the owner of a ship limits his liability shall not constitute an admission of liability.

#### Article 2.

(1) The limits of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of

l'ensemble de toutes les créances pour perte de vies, dommages corporels, perte ou dommage de tous biens, atteinte à tous droits, responsabilité pour épave, nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances pour de tels pertes, dommages corporels, dommages matériels, responsabilité pour épave, nés ou à naître d'un autre événement.

(2) Lorsque la responsabilité du propriétaire est limitée par application des dispositions de cette Convention, aux créances du chef des susdites pertes, dommages corporels ou matériels, responsabilités pour épave, provenant d'un événement distinct, le montant global de cette responsabilité limitée du chef de ces diverses causes, constituera un fonds dit « fonds de limitation ».

(3) Le fonds ainsi constitué sera affecté exclusivement au paiement des créances pour lesquelles le propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité et aucun autre créancier n'aura aucun droit sur ce fonds.

Après constitution du fonds aucun droit ne pourra être exercé du chef des créances pour lesquelles le propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité sur tout autre bien du propriétaire.

### Article 3.

(1) Les montants au delà desquels le propriétaire du navire ne

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 liability of the owner of a ship is limited in accordance with the provisions of this Convention for claims in respect of such loss, injury, damage or wreck liability arising on a distinct occasion, the aggregate amount of his limited liability for those claims shall constitute one limitation fund.

(3) The limitation fund, when constituted, shall be available only for the payment of the claims in respect of which the owner is entitled to limit his liability and no other creditors shall have any other claim on this fund.

After the establishment of the limitation fund no right can be exercised relating to claims for which the shipowner is entitled to limit his liability against any other of his assets.

### Article 3.

(1) The amounts beyond which the owner of a ship, in the cases



sera pas responsable dans les cas spécifiés dans l'article 1<sup>er</sup> de cette Convention sont :

- a) ceux des créances du chef de pertes ou dommages de biens ou de responsabilité pour épave (celles-ci étant dénommées : « dommages matériels » dans le présent article et l'article suivant) d'un montant global ne dépassant pas francs . . . . (1) par chaque tonneau de jauge du navire;
- b) ceux des créances du chef de pertes de vies ou de dommages corporels subis par toute personne quelconque (celles-ci étant dénommées « dommages corporels » dans le présent article et le suivant), d'un montant global ne dépassant pas francs . . . (2) par chaque tonneau de jauge du navire.

Etant entendu que, lorsque le total reconnu des dommages corporels dépasse francs . . . . (3) par chaque tonneau de jauge du navire :

- i) s'il y a aussi des créanciers du chef de dommages matériels, l'on déterminera le montant total des dommages matériels établis ainsi que celui des soldes restant dus sur les dommages corporels établis et la partie du fonds de limitation qui représente la limite

specified in Article 1 of this Convention, shall not be liable are :

- a) for claims in respect of loss of or damage to property or rights or wreck liability (such claims being referred to in this and the next following Article as « property claims ») an aggregate amount not exceeding Francs... (1) for each ton of the ship's tonnage;
- b) for claims in respect of loss of life or personal injury caused to any person (such claims being referred to in this and the next following Article as « personal claims ») an aggregate amount not exceeding Francs . . . . (2) for each ton of the ship's tonnage.

Provided that, where the established personal claims in aggregate exceed Francs . . . . (3) for each ton of the ship's tonnage, then

- i) if there are also persons having property claims, there shall be ascertained the sum of the established property claims and the sum of the unsatisfied balances of the established personal claims, and that part of the limitation

---

(1) £24.  
(2) £40.  
(3) £40.

---

(1) £24.  
(2) £40.  
(3) £40.

de la responsabilité du propriétaire quant aux dommages matériels sera, sans préjudice des dispositions de l'article 4 de la présente Convention, réparti entre les créanciers du chef de dommages matériels établis et les personnes créancières d'un solde du chef de dommages corporels établis, et ce dans la proportion du montant des dommages matériels établis par rapport au montant des soldes impayés des dommages corporels établis.

- ii) s'il n'y a aucun créancier du chef de dommages matériels, la limite de la responsabilité prescrite pour les dommages corporels sera augmentée d'un nouveau montant de francs . . . <sup>(1)</sup> par chaque tonneau de jauge du navire.

(2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les ayant-droits, proportionnellement au montant de leurs créances.

(3) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire, conformément aux dispositions précédentes de cet article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera considéré comme étant un navire de 300 tonneaux.

---

(1) £24.

fund which represents the limit of the owner's liability for property claims shall, without prejudice to the provisions of Article 4 of this Convention, be divided between the persons having established property claims and the persons having unsatisfied balances of established personal claims in the ratio of the sum of the established property claims to the sum of the unsatisfied balances of the established personal claims ; and

- ii) if there are no persons having property claims, the limit of liability prescribed for personal claims shall be increased by a further Francs....<sup>(1)</sup> for each ton of the ship's tonnage.

(2) In each part of the limitation fund, the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their respective claims.

(3) 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 300 shall be deemed to be of 300 tons.

---

(1) £24.

(4) Les montants mentionnés dans cet Article seront considérés comme se rapportant au franc suisse or.

Lorsqu'un propriétaire de navire usera du droit de limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la présente Convention, ces montants, pour les besoins de toutes procédures, pourront, dans tout Etat, et au regard de cette responsabilité, être convertis dans la monnaie nationale de l'Etat au cours du change en vigueur à la date où le propriétaire a effectué un paiement au tribunal en raison de cette responsabilité, ou a autrement constitué un fonds de limitation.

(5) Pour l'application de cette Convention le tonnage sera calculé comme suit :

- pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;
- pour les voiliers, le tonnage net.

#### Article 4.

(1) Lorsque la responsabilité du propriétaire d'un navire est limitée par application des dispositions de la présente Convention les règles rela-

(4) The amounts mentioned in this Article shall be deemed to refer to Swiss Gold Francs.

Where the Owner of a ship limits his liability in accordance with the provisions of this Convention, then for the purposes of any proceedings in any state with respect to that liability those amounts may be converted into the national currency of that State at the rate of exchange prevailing at the date when the owner has made payment into court in respect of that liability or has otherwise established a limitation fund.

(5) For the purposes of this Convention tonnage shall be calculated as follows :

- In the case of steamships or other mechanically propelled vessels there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage;
- In the case of sailing ships there shall be taken the net tonnage.

#### Article 4.

(1) Where the owner of a ship limits his liability in accordance with the provisions of this Convention, the rules relating to the consti-

tives à la constitution et à la distribution du fonds et toutes autres règles de procédure seront déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds a été constitué.

(2) Le fonds de limitation peut être constitué au choix de l'armateur dans l'un des lieux suivants :

- a) le lieu de l'accident;
- b) le premier port où entrera le navire après l'accident ou, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages aux marchandises, le port de destination;
- c) le premier port où un navire appartenant au propriétaire a été saisi en vue d'obtenir paiement d'une créance couverte par le fonds de limitation;
- d) le lieu où le propriétaire a son siège principal d'exploitation;
- e) le siège du tribunal devant lequel est pendante une action en recouvrement d'une créance participant au fonds de limitation.

Etant entendu que le choix prévu par cet article ne pourra s'exercer que si la loi du pays où se trouve le lieu choisi par le propriétaire le permet, et pour autant que le lieu choisi soit situé dans un des Etats contractants.

#### Article 5.

(1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, aux termes de cette

tution and the distribution of the limitation fund and all other rules of procedure shall be determined in accordance with the domestic laws of the State in which the fund is constituted.

(2) The limitation fund may be constituted at the choice of the owner within the following limits.

- a) the place of the accident;
- b) the first port where the ship enters after the accident or if the claim relates to damage to cargo the port of destination;
- c) the first port at which any vessel belonging to the owner has been arrested with the object of obtaining payment of a claim covered by the limitation fund;
- d) the place where the owner has his principal place of business;
- e) the place of the Tribunal before which there is a pending action for the recovery of a claim covered by the limitation fund.

Provided that the choice provided for by this Article shall only be exercisable if the domestic laws of the place for which the owner elects so permits and provided that the place chosen shall be within the jurisdiction of one of the contracting States.

#### Article 5.

(1) Where in respect of any claim for which the Owner of a ship may limit liability under this Convention

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 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 régulièrement saisi dans le ressort d'un Etat contractant, pour sûreté de l'une de ces créances, le tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire.

a) à condition qu'il soit justifié :

- 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

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 of 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 4 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 lawfully arrested within the jurisdiction of any of the contracting states 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 of life, 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

entendait se prévaloir des limites de responsabilité prévues par la présente Convention, et

ii) que la caution ou autre garantie est disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits, ou

b) à condition qu'il soit justifié :

i) que le propriétaire a déjà donné une caution satisfaisante ou une autre garantie pour un montant inférieur à la pleine limite 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) que la caution ou autre sécurité est 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.

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 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.

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) 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 pouvoirs pour s'assurer que, dans tous les Etats 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 relative 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'Etat contractant dans lequel le procès aura lieu.

#### **Article 6.**

(1) Dans la présente Convention, toute référence à la responsabilité du

(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 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 provision 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 the domestic laws of the contracting State in which the proceedings are brought.

#### **Article 6.**

(1) In this Convention any reference to the liability of the owner of

propriétaire du navire, quels que soient les termes employés, inclut la responsabilité du navire lui-même.

(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 :

- a) capitaine et membres de l'équipage du navire;
- b) affrêteurs, tous gérants de navires et leurs agents, et
- c) en général, toute personne, autre que le propriétaire, qui serait tenue de l'une des créances mentionnées à l'article 1<sup>er</sup>, tout comelles s'appliquent aux propriétaires eux-mêmes, étant stipulé que le montant global de la resme elles s'appliquent aux propriétaires eux-mêmes, étant stipulé 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 3 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 1<sup>er</sup> de cette Convention a

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 agents, and
- c) generally any person other than the owner who is liable in respect of any of the claims mentioned in Article 1, as they apply to the owners of ships, provided that the aggregate 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 3 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



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 affrèteur ou gérant 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 affrèteur ou agent du navire, s'il l'était au moment de l'événement générateur de responsabilité, lorsqu'il s'agira d'une faute de navigation ou d'administration du navire.

**Article 7.**

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire saisi dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non contractant ou tout propriétaire d'un navire de mer qui n'a pas, au moment où il prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir la libération du navire conformément à l'article 5 de cette Convention, sa résidence habituelle ou son siège

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 or management of the ship.

**Article 7.**

This Convention shall apply whenever the owner of a ship limits or seeks to limit his liability in the jurisdiction of one of the contracting States, or seeks to secure the release of a ship arrested in any such jurisdiction.

Nevertheless any contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any non-contracting State or any owner of a sea-going ship who has not, at the time when he takes steps to limit his liability or to secure the release of a ship under Article 5 of the Convention, his habitual residence or principal place of business in one of the contracting states or whose ship, in respect of

principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel il veut limiter sa responsabilité ou dont il veut obtenir la libération ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

**Article 8.**

Tout Etat contractant se réserve le droit de déclarer pour les besoins de sa loi nationale quelles autres classes de navires, le cas échéant, doivent être comprises dans l'expression « navire de mer ».

**PROTOCOLE DE SIGNATURE**

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de décider que le propriétaire d'un navire jaugeant moins de 300 tonnes sera autorisé à limiter sa responsabilité soit aux montants mentionnés dans l'Article 3 de la présente Convention, soit à un montant qui correspond à la valeur saine du navire au moment de l'événement qui a donné lieu à la créance.

**Réserve des délégations  
britannique et canadienne  
concernant l'article 1<sup>er</sup>.**

« Le Gouvernement britannique (canadien) se réserve le droit de maintenir la loi anglaise (canadien-

which he wishes to limit his liability or to secure its release, does not, at the time aforementioned fly the flag of one of the contracting states.

**Article 8.**

Each contracting State reserves the right to declare for the purposes of its domestic law what additional classes of ships, if any, are to be included in the expression « sea-going ships ».

**PROTOCOLE DE SIGNATURE**

The High Contracting Parties reserve the right of deciding that the owner of a vessel not exceeding 300 tons shall be entitled to limit his liability either to the amounts mentioned in Article 3 of this Convention, or to an amount corresponding to the value of the vessel in sound condition at the time of the occurrence giving rise to the liability.

**Reserve made by the British  
and Canadian delegations  
concerning article 1.**

« The British (Canadian) Government reserves the right of retaining the existing English (Cana-

ne) existante en ce qui concerne le fardeau de preuve de « fait ou faute ».

**Réserve de la délégation  
britannique concernant  
l'article 1<sup>er</sup> C.**

« Le Gouvernement britannique se réserve le droit d'exclure du champ d'application de l'article 1<sup>er</sup> les obligations relatives aux épaves ».

**OBSERVATIONS**

La commission qui a élaboré le présent projet a accepté à la majorité le principe contenu dans un amendement à l'article 5 présenté par la délégation néerlandaise, étant précisé que le propriétaire ne serait fondé à se faire créditer du paiement fait par lui que dans la mesure où ce paiement aurait pu être recouvré devant les tribunaux du pays dans lequel le fonds de limitation a été constitué.

- a) Le propriétaire du navire est autorisé à recourir contre le fonds pour les montants (intérêts et frais compris) payés à un créancier qui n'a pas de droits sur le fonds, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a été obligé ou sera obligé de payer le dit créancier sans pouvoir obliger celui-ci à recourir contre le

dian) Law as to the burden of proof of « the actual fault and privity ».

**Reserve made by the British  
delegation concerning article 1 C.**

« The British Government reserves the right to exclude from Article 1 wreck liability. »

**OBSERVATIONS**

A majority of the Sub-Committee that has prepared this draft, accepted the principle contained in the following amendment to the article 5, produced by the Netherlands Delegation, subject to the understanding that the owner should only be entitled to credit for payment made to the extent that such payment could have been recovered in the court of the country in which the limitation fund has been constituted.

- a) The shipowner is entitled to claim against the fund for what he paid (with interests and costs) to another creditor than those who claim against the fund, provided it is proved that he was forced to pay or will be forced to pay the said creditor without the possibility of compelling the said creditor to make a claim

fonds, quoique sa créance soit soumise à la limitation en vertu de la présente Convention.

- b) Le paragraphe a) doit être appliqué que le créancier ait été payé avant ou après la constitution d'un fonds conformément aux dispositions de la présente Convention.
- c) Lorsque, au moment de la distribution du fonds, il n'est pas certain que le propriétaire du navire ne sera pas obligé de payer d'autres créanciers dans des circonstances définies sous a), le Tribunal, qui a la garde du fonds, pourra ordonner la réserve d'un montant suffisant pour couvrir le propriétaire du navire pour le cas où il pourra exercer le droit lui accordé par a).

against the fund, although the said claim would be subject to limitation under this Convention.

- b) Paragraph (a) is to be applied irrespective of the fact whether the other creditor was paid before or after a fund as provided in this Convention was set up.
- c) When at the moment of the distribution of the fund it is doubtful whether the shipowner will yet be forced to pay another creditor under the circumstances set out under (a), it will be within the discretion of the court that has custody of the fund, to order the setting aside of an amount sufficient to satisfy the shipowner if eventually he will have the rights referred to under a).

PROJET DE CONVENTION  
INTERNATIONALE POUR  
L'UNIFICATION DE  
CERTAINES REGLES  
EN MATIERE DE  
TRANSPORT DE PASSAGERS  
PAR MER,

*Texte voté par l'Assemblée Plénière  
du C.M.I. à Madrid  
le 24 septembre 1955.*

**Article 1<sup>er</sup>**

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'affrètement, 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;

INTERNATIONAL  
DRAFT CONVENTION  
FOR THE UNIFICATION  
OF CERTAIN RULES  
RELATING TO  
THE CARRIAGE OF  
PASSENGERS BY SEA,

*Text voted by the Plenary Assembly  
of the C.M.I. at Madrid  
on the 24th September 1955.*

**Article 1.**

In this Convention the following expressions have the meanings hereby assigned to them :

- a) « carrier » includes the shipowner or the charterer who enters into a contract of carriage of passengers and luggage;
- b) « contract of carriage » applies only to a contract of carriage issued for transport on a ship of persons and their luggage;
- c) « passenger » includes any person being carried on a vessel according to a contract of carriage;
- d) « luggage » includes any package or personal effects of the passengers, whether or not under the custody of the carrier;

- e) « navire » comprend 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, d'après les stipulations des parties les points de départ et le point de destination 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.
- e) « ship » includes any sea-going vessel on which the passenger is carried;
- f) « carriage » covers the period from the commencement of embarkation of the passengers and their luggage until the completion of the disembarkation but not including any period whilst in a marine station or on a quay. However « carriage » includes transport by water from land to ship or vice-versa if the cost is included in the fare or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;
- g) « international transport » covers all transport whose place of departure and place of destination, according to the agreement of the parties, are situated either in two different States or in the same State provided that in the latter case the ship calls on a port situated in another State.

#### 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

#### Article 2.

The provisions of this Convention shall have effect in relation to and in connection with any international transport by a ship flying the Flag of a Contracting State provi-

que le point de départ ou le point de destination se trouve sur le territoire d'un Etat contractant.

**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<sup>er</sup> f) de la présente Convention.

**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 mise à disposition du passager nonobstant la disposition de l'art. 1<sup>er</sup> 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

ded that the place of departure or the place of destination be situated in the territory of a Contracting State.

**Article 3.**

The carrier shall be held liable for any damage suffered as a result of the death or any other personal injury of the passenger, except in the cases provided in art. 5, when the damage has occurred in connection with the operations of carriage in the meaning of Art. 1 f) of the present Convention.

**Article 4.**

This Convention applies to any luggage according to the following provisions :

a) The carrier shall be responsible for any damage suffered as a result of the destruction or loss of the registered luggage belonging to the passenger during carriage from the time it is accepted until it is put at the disposal of the passenger, notwithstanding the provisions of art. 1 f).

b) As far as cabin luggage remaining during carriage under the custody of the passengers on the one hand, and on the other hand luggage (said « de prévoyance »), stored in the special storeroom of the ship, as well as articles put in the safes accessible to the passengers

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 comme tels en charge et perçu ou non un droit correspondant.

#### 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 du navire à moins qu'ils ne soient imputables 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 convenables; toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté

during carriage are concerned, the carrier shall only be held responsible if the passenger can prove that the damage or loss is due to the fault of the carrier or of his servants.

c) The carrier shall not be held responsible for loss of money, shares, jewels and precious articles of any kind belonging to the passengers, unless these have been put into the custody of the carrier who has agreed to take them in charge as such and has or has not collected a corresponding fee.

#### Article 5.

1. Neither the carrier, nor the ship shall be liable for the death of a passenger, or for any personal injury suffered by him, or for any loss or damage to his luggage when these events result or arise from unseaworthiness of the vessel unless caused by want of due diligence, before or at the beginning of the carriage on the part of the carrier to make the ship seaworthy or to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied; whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or on the



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, même causé par une erreur de navigation ou une faute du capitaine, des marins, pilotes ou autres préposés dans l'administration du navire;
- b) d'incendie;
- c) des périls, dangers ou accidents 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;

person claiming exemption under this section.

2. Neither the carrier nor the ship shall be held liable for the death of a passenger, or for any other personal injury suffered by him, or for loss or damage to his luggage when these events arise or result from :

- a) shipwreck, collision or stranding even caused by an error in navigation or a fault of the master, crew, pilots or other servants in the management of the ship;
- b) fire;
- c) perils, danger and accidents of the sea or other navigable waters;
- d) act of God;
- e) act of war;
- f) act of public enemies;
- g) arrest or restraint of princes, rulers, or people, or seizure under legal process;
- h) quarantine restrictions;
- i) strikes or lock-outs or stoppage or restraints of labour from whatever cause, whether partial or general;
- j) riots and civil commotions;

- |  |  |
|--|--|
| <p>k) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies humaines;</p> <p>l) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;</p> <p>m) du suicide, de l'ivresse ou de la disparition du passager au cours du voyage;</p> <p>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.</p> | <p>k) saving or attempting to save life;</p> <p>l) latent defects not discoverable by due diligence;</p> <p>m) suicide, drunkenness or disappearance of the passenger during transport;</p> <p>n) any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.</p> |
|--|--|

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.

However, the carrier will not be entitled to take advantage of these immunities, in case (a) when the damage has actually been caused by his personal fault or privity or in cases (b) to (m), when the damage has actually been caused by his personal fault or by the fault or privity of his servants.

**Article 6.**

La responsabilité du transporteur sera écartée ou atténuée si le transporteur fait la preuve que l'acte, la faute ou la négligence du passager

**Article 6.**

The carrier shall be relieved from liability or the same will be reduced if the carrier can prove that the act or the fault or the negligence of the

a causé le dommage ou y a contribué.

passenger has caused the damage or has contributed to it.

**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 de frs 125.000,—.

2. En cas de perte ou de dommages survenus aux bagages enregistrés du passager, la responsabilité sera limitée à une somme de frs 6.000,— par passager.

3. En cas de perte ou dommages survenus à tous les autres bagages et objets du passager la responsabilité du transporteur est limitée en tous cas à frs 4.000,— par passager.

Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante cinq et demi milligrammes d'or fin au titre de neuf cents millièmes de fin.

**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 7.**

1. In the event of the death or personal injury of a passenger, the liability of the carrier shall in no case exceed an amount of Frs 125.000,—.

2. In the event of loss or damage suffered by the passenger's registered luggage the liability of the carrier will in no case exceed an amount of Frs 6.000,— per passenger.

3. In the event of loss or damage suffered by all other luggage or effects of the passenger the liability of the carrier shall in no case exceed an amount of Frs 4.000,— per passenger.

The above mentioned sums are considered as referring to the French franc, each such franc consisting of 65 1/2 milligrams gold of millesimal fineness 900.

**Article 8.**

The carrier shall not be covered by the provisions of art. 7 limiting his liability if the damage arises from his personal fault implying knowledge of the damage and reckless acceptance thereof.

**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 sur la limitation de 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 de cette disposition n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

**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 décollant pourra seulement être exercée par le conjoint, par les ascendants, les descendants légitimes, naturels ou adoptifs, ou par

**Article 9.**

The provisions of the present Convention modify neither the rights nor the duties of the carrier such as provided in the Brussels Convention relating to the limitation of shipowners' liability or from any national law governing that limitation.

**Article 10.**

Any clause relieving the carrier from liability or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, as well as any clause the object of which is to shift the onus of proof which lies on the carrier, shall be null and void and of no effect, but the nullity of this clause does not imply the nullity of the contract as a whole which shall be subject to the provisions of this Convention.

**Article 11.**

In all cases under Art. 3 and 4 any claim seeking to impose liability can only be made subject to the provisions of this Convention.

Claims for a passenger's death can only be introduced by the husband or wife, ascendants, descendants, legitimate, adopted or natural, or any other person who was actually supported by the deceased at the time of his death.

toute autre personne qui, au moment du décès, serait effectivement à la charge du passager décédé.

**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 ces prescriptions le passager sera présumé, sauf preuve contraire, 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 contraire, 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 du débarquement.

En cas de décès survenu au cours

**Article 12.**

The passenger shall whenever possible inform the carrier without delay of any personal injury other than death.

He shall furthermore give written notice to the carrier within fifteen days of the date of landing.

If he fails to comply with these requirements the passenger will be supposed, in the absence of contrary proof, to have been landed safe and sound.

The person who is entitled to receive the luggage must give notice in writing to the carrier within five days from the date on which he has actually received the luggage or same should have been delivered to him; if he fails to do so he will be supposed, in the absence of contrary proof, to have received his luggage in good condition and in accordance with the title of transport.

Proceedings with regard to claims resulting from death of a passenger or from any personal injury are time barred after one year.

In case of personal injury the limitation period will be calculated from the date of the disembarkation of the passenger.

In the event of death occurring during carriage the limitation period

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.

Les actions en réparation du préjudice résultant de la perte ou des dommages affectant les bagages des passagers se prescrivent par un an.

Dans ce cas le délai de la prescription court à partir du jour de l'événement qui a provoqué cette perte ou ces dommages ou de celui de la délivrance des bagages.

#### **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 point de départ ou du point de destination stipulés au contrat.

Est nulle et non avenue toute clause qui aurait pour effet de dé-

will be calculated from the date on which the passenger should have disembarked.

In the event of death occurring after disembarkation the limitation period will be calculated from the date of death provided this period does not exceed more than three years from the occurrence.

Proceedings with regard to claims resulting from loss or damage to the luggage of the passenger shall be time barred after one year.

In that case the limitation period will be calculated from the date of the occurrence causing this loss or damage or from the date of the delivery of the luggage.

#### **Article 13.**

Proceedings for liability can be taken only according to the plaintiff's preference in the territory of one of the High Contracting Parties.

- a) either before the Court of the usual residence of the defendant or before that of a permanent place of business;
- b) or before the Court of the place of departure or that of destination according to the agreement of the parties.

Any clauses which would result into altering the place where the

placer le lieu où doit être jugé le litige selon les règles portées à la présente Convention.

Le demandeur ne pourra pas intenter au même défendeur une nouvelle action basée sur les mêmes faits, devant une autre juridiction sans se désister de l'action déjà introduite.

Les litiges qui feront l'objet d'une action en responsabilité, pourront être résolus par arbitrage si les parties au contrat de transport en ont décidé ainsi, mais à la condition que le lieu du jugement soit celui déterminé par les alinéas a) ou 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.

#### **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<sup>er</sup>.

case is to be heard according to the rules of this Convention is null and void and of no effect.

The claimant shall not be allowed to bring a further action against the same defendant on the same facts in another jurisdiction without discontinuing an action already instituted.

Claims seeking to impose liability may be decided by arbitration if the parties to the contract of carriage have so agreed, provided that the place of judgment is that fixed by the paragraph a) or b) of the present article.

However, the parties are allowed to make an agreement concerning the choice of the Courts in any place after the occurrence from which the proceedings for liability originate.

The same rule shall be applied in cases of arbitration.

#### **Article 14.**

The Convention applies to commercial transport within the meaning of article 1 undertaken by Governments or Public Authorities.

PROJET DE PROTOCOLE  
ADDITIONNEL

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent protocole qui aura la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes se réservent expressément le droit:

1) de ne pas appliquer la Convention aux transports qui d'après leur loi nationale ne sont pas considérés comme transports internationaux au sens de l'article 1<sup>er</sup> g) de la Convention;

2) de ne pas appliquer la Convention lorsque pour un transport international le passager et le transporteur sont ressortissants du même Etat contractant;

3) de convertir en leur monnaie nationale en chiffres ronds les sommes indiquées à l'art. 7 de la Convention.

**Article additionnel.**

(proposé par la délégation italienne, accepté par l'Assemblée plénière par 2 voix et 16 abstentions).

ADDITIONAL DRAFT  
PROTOCOL

On proceeding to the signature of the international Convention for the unification of certain rules concerning matters relating to passengers, the undersigned Plenipotentiaries have adopted the present protocol which shall have the same value it would have, if its provisions had been inserted in the text itself of the Convention to which it refers.

The High Contracting Parties reserve expressly the right :

1) not to give effect to the Convention on those transports which according to their own national law are not considered as international transports in the meaning of art. 1 g) of the Convention;

2) not to give effect to the Convention when in the case of an international transport the passenger and the carrier are subjects of the same contracting State;

3) to translate into terms of their own monetary system in round figures the sums referred to in article 7 of the Convention.

**Additional article.**

(submitted by the Italian Delegation and accepted by the Plenary Assembly by two votes and sixteen abstentions).



Si un préposé est responsable d'un dommage visé par la présente Convention, il pourra se prévaloir de toute exception et limitation que pourrait invoquer le transporteur. La réparation totale, qui peut être obtenue de la part du transporteur et de ses préposés, ne doit pas dépasser le maximum établi dans la Convention. Cette disposition ne peut être invoquée par un préposé qui a commis un dol ou une faute lourde.

**Réserves faites par les délégations suédoises et norvégiennes pour l'article 5.**

Quoiqu'en principe les délégations norvégiennes et suédoises soient favorables au texte de la Convention, elles désirent formuler une réserve en ce qui concerne l'article 5, 2 a).

A notre avis cette stipulation exclut les accidents les plus désastreux qu'il semble plus essentiel de couvrir de préférence aux cas moins importants dans le cadre de l'article proposé.

Nous ne voyons pas de raisons pour traiter cette question des responsabilités suivant les conséquences d'un acte et non suivant le caractère de l'acte lui-même.

Dès lors à notre avis il faudrait envisager si cette stipulation ne doit pas être supprimée.

If a servant is responsible for damages referred to in this Convention, he will be able to avail himself of all exceptions and limitations that could be invoked by the carrier. The total damages that can be obtained from the carrier and from his servants should not exceed the maximum amounts fixed by the Convention. This provision may not be invoked by a servant who has committed an offense or a culpable act.

**Reserves of the Norwegian and Swedish delegations on article 5.**

Although in principle in favour of the draft Convention, the Norwegian and Swedish Delegations want to make a reservation with regard to Article 5.2.a.

In our opinion this provision excludes the most disastrous accidents which it seems even more essential to cover than the smaller cases within the scope of the proposed Article.

We see no reason for treating the question of liability according to the result of an act and not according to the character of the act itself.

It should, therefore, in our opinion be considered whether this provision should be deleted.

PROJET DE CONVENTION  
INTERNATIONALE SUR LES  
PASSAGERS CLANDESTINS

*Texte voté par l'Assemblée Plénière  
du C.M.I. à Madrid  
le 23 septembre 1955*

Les Hautes Parties Contractantes,  
ayant reconnu qu'il était désirable de préciser par un accord certaines règles uniformes de droit relatives aux passagers clandestins, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont, dans ce but, convenu de ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>**

Dans cette Convention les expressions suivantes auront le sens qui leur est respectivement assigné :

« Passager clandestin » signifie une personne qui en un port quelconque (ou en un lieu en sa proximité) se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire du navire ou du capitaine ou de tout autre personne ayant la responsabilité du navire et qui est découverte après que le navire a quitté ce port (ou lieu).

INTERNATIONAL DRAFT  
CONVENTION RELATING TO  
STOWAWAYS

*Text voted by the Plenary Assembly  
of the I.M.C. at Madrid  
on the 23th September 1955*

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to stowaways, have decided to conclude a Convention for this purpose, and thereto have agreed as follows :—

**Article 1.**

In this Convention the following expressions shall have the meanings hereby respectively assigned to them :

« Stowaway » means a person who at any port (or place in the vicinity thereof) secretes himself in a ship without the consent of the Owner of the ship or of the Master or any other person in charge of the ship and who is found after the ship has left that port (or place) :

« Port of Embarkation » means

« Port d'embarquement » signifie le port (ou lieu en sa proximité) où un passager clandestin monte à bord du navire dans lequel il est découvert.

« Port de débarquement » signifie le port dans un Etat contractant où le passager clandestin est remis à l'autorité qualifiée conformément aux stipulations de cette Convention.

« Autorité qualifiée » signifie le service ou la personne au port de débarquement autorisés par le Gouvernement de l'Etat dans lequel ce port est situé à recevoir et traiter les passagers clandestins conformément aux stipulations de cette Convention.

« Propriétaire » inclut tout affréteur en coque nue du navire.

#### Article 2.

(1) Si au cours d'un voyage d'un navire immatriculé dans un Etat contractant un passager clandestin est découvert, le capitaine du navire peut remettre le passager clandestin à une autorité qualifiée du premier port d'un Etat contractant où le navire fait escale après la découverte du passager clandestin, ce port étant considéré par le capitaine comme convenable pour que le passager clandestin soit traité conformément aux stipulations de la présente Convention.

the port (or place in the vicinity thereof) at which a stowaway boards the ship on which he is found.

« Port of Disembarkation » means the port in a Contracting State at which the stowaway is delivered to the appropriate authority in accordance with the provisions of this Convention.

« Appropriate Authority » means the body or person at the port of disembarkation authorised by the Government of the State in which that port is situated to receive and deal with stowaways in accordance with the provisions of this Convention.

« Owner » includes any charterer to whom the ship is demised.

#### Article 2.

(1) If on any voyage of a ship registered in a Contracting State a stowaway is found, the Master of the ship may deliver the stowaway to the appropriate authority at the first port in a Contracting State at which the ship calls after the stowaway is found, being a port which he considers suitable for the stowaway to be dealt with in accordance with the provisions of this Convention :

If, however, the stowaway is found while the ship is in a port in

Si, toutefois, le passager clandestin est découvert alors que le navire est dans un port d'un Etat contractant, le Capitaine peut le remettre à l'autorité qualifiée de ce port.

(2) Lors de la remise du passager clandestin à l'autorité qualifiée le capitaine du navire devra donner à cette autorité toute information en sa possession concernant ce passager clandestin et notamment sur sa nationalité ou, le cas échéant, ses nationalités, son port d'embarquement et la date, le moment et la position géographique du navire lorsque le passager clandestin fut découvert.

(3) L'autorité qualifiée de tout port devra recevoir tout passager clandestin qui lui est remis en conformité avec les précédentes dispositions de cet article et devra agir à son égard conformément aux dispositions suivantes de cette Convention.

### Article 3.

Lorsqu'un passager clandestin est remis à l'autorité qualifiée au port de débarquement,

(1) L'autorité qualifiée peut retourner le passager clandestin à tout Etat dont elle estime qu'il est un national et si cet Etat est un Etat contractant, il sera obligé de l'accepter à moins que cet Etat ne con-

a Contracting State the Master may deliver the stowaway to the appropriate authority at that port.

(2) Upon delivery of the stowaway to the appropriate authority, the Master of the ship shall give to that authority all information in his possession relating to that stowaway including his nationality, or, as the case may be, his nationalities, his port of embarkation, and the date, time and geographical position of the ship when the stowaway was found.

(3) The appropriate authority at any port shall receive any stowaway delivered to them in accordance with the foregoing provisions of this Article and deal with him in accordance with the following provisions of this Convention.

### Article 3.

When a stowaway is delivered to the appropriate authority at the port of disembarkation,

(1) The appropriate authority may return the stowaway to any State of which they consider him to be a national, and, if that State is a contracting State, it shall be bound to accept him unless satis-

sidère qu'il n'est pas un de ses nationaux.

(2) L'autorité qualifiée peut retourner le passager clandestin à l'Etat dans lequel se trouve le port qu'elle estime être son port d'embarquement à condition que :

a) l'Etat ou, le cas échéant, tous les Etats dont l'autorité qualifiée estime que le passager clandestin est un national, refuse ou, le cas échéant, refusent d'accepter son retour.

b) L'autorité qualifiée considère que le passager clandestin ne possède aucune nationalité.

L'Etat dans lequel est situé le port d'embarquement, s'il est un Etat contractant, sera obligé de l'accepter à moins qu'il ne considère que ce port n'est pas son port d'embarquement.

Toutefois, si l'autorité qualifiée ne peut déterminer le port d'embarquement du passager clandestin, ou si l'Etat dans lequel est situé le port qu'elle estime être le port d'embarquement, refuse d'accepter le passager clandestin, l'autorité qualifiée peut le retourner à l'Etat dans lequel se trouve situé le dernier port d'escale du navire avant la découverte du passager clandestin, et l'Etat dans lequel ce port est situé, s'il est un Etat contractant, sera obligé de l'accepter conformément

fied that he is not a national of that state,

(2) the appropriate authority may return the stowaway to the State in which the port which they consider to have been his port of embarkation is situated if :

(a) the State, or, as the case may be, all the States of which the appropriate authority consider the stowaway to be a national, refuses, or, as the case may be, refuse to accept his return, or

(b) the appropriate authority are satisfied that the stowaway possesses no nationality.

The State in which the port of embarkation is situated, if a Contracting State, shall be bound to accept him unless satisfied that that port was not his port of embarkation. If, however, the appropriate authority are unable to express a view as to the stowaway's port of embarkation, or the State in which the port which they consider to have been his port of embarkation is situated, refuses to accept him, the appropriate authority may return him to the State in which the last port at which the ship called prior to his being found is situated, and the State in which that port is situated, if a Contracting State, shall be bound to accept him in accordance with the preceding provisions of this paragraph.

aux dispositions précédentes de ce paragraphe.

**Article 4.**

(1) Quand, conformément aux stipulations de cette Convention, un passager clandestin est retourné à un Etat contractant dont il est un national, les frais de ce retour et ceux de son entretien dans ce port de débarquement, depuis le moment où il a été pris à charge par l'autorité qualifiée de ce port jusqu'à son renvoi, seront supportés par cet Etat.

(2) Quand, conformément aux stipulations de cette Convention, un passager clandestin est renvoyé à l'Etat dans lequel est situé le port d'embarquement où, le cas échéant, l'Etat dans lequel est situé le dernier port d'escale du navire avant la découverte du passager clandestin, les frais de son renvoi et ceux de son entretien à son port de débarquement du moment de sa prise en charge par l'autorité qualifiée à ce port jusqu'à son renvoi, seront supportés par le propriétaire du navire.

La responsabilité du propriétaire d'un navire en ce qui concerne les frais ci-dessus d'entretien d'un passager clandestin ne pourront pas excéder le montant des dits frais pour une période de deux mois à dater de la prise en charge du pas-

**Article 4.**

(1) When, in accordance with the provisions of this Convention, a stowaway is returned to a Contracting State of which he is a national, the expense of so returning him and the expense of his maintenance at his port of disembarkation from the time when he is received by the appropriate authority at that port until he is so returned, shall be defrayed by that State.

(2) When, in accordance with the provisions of this Convention, a stowaway is returned to the State in which his port of embarkation is situate, or, as the case may be, the State in which the last port at which the ship called prior to the stowaway being found is situate, the expense of so returning him and the expense of his maintenance at his port of disembarkation from the time when he is received by the appropriate authority at that port until he is so returned, shall be defrayed by the Owner of the ship. The liability of the Owner of a ship under this paragraph for the expense of maintenance of a stowaway shall not exceed the amount of such expense for a period of two months from the time when the stowaway is received by the appro-

sager clandestin par l'autorité qualifiée à son port de débarquement.

**Article 5.**

(1) Les pouvoirs conférés par cette Convention au Capitaine d'un navire et aux autorités qualifiées en ce qui concerne le sort d'un passager clandestin s'ajouteront et ne dérogeront pas à tous autres pouvoirs que lui ou elles peuvent avoir à cet égard.

(2) Les stipulations de cette Convention ne porteront en aucune manière atteinte à toute loi nationale ou internationale ou aux usages constitutionnels relatifs au pouvoir et à la faculté pour un Etat Contractant, d'accorder le droit d'asile politique.

appropriate authority at his port of disembarkation.

**Article 5.**

(1) The powers conferred by this Convention on the Master of a ship and on an appropriate authority, with respect to the disposal of a stowaway, shall be in addition to and not in derogation of any other powers which he or they may have in that respect.

(2) The provisions of this Convention shall not in any way affect any national or international law or constitutional practice relating to the power or discretion of a Contracting State to grant political asylum.

# INDEX



	Page
STATUTS - MEMBRES - RATIFICATIONS .. .. .	5
Statuts 1955 .. .. .	7
Associations Nationales .. .. .	13
Membres Titulaires .. .. .	21
Etat des Ratifications et Adhésions .. .. .	29
Abordage .. .. .	29
Assistance et Sauvetage Maritimes .. .. .	32
Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires de mer	35
Connaissance .. .. .	36
Privilèges et Hypothèques Maritimes .. .. .	38
Immunités des Navires d'Etat .. .. .	39
Compétence Civile en matière d'Abordage .. .. .	41
Compétence Pénale en matière d'Abordage .. .. .	42
Saisie Conservatoire des Navires de Mer .. .. .	43
 RAPPORTS PRELIMINAIRES .. .. .	 45
LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES	
DE NAVIRES .. .. .	47
Rapport Introductif .. .. .	49
Italie .. .. .	59
Procès-Verbal de la Réunion de Brighton 1954 .. .. .	71
Projet de Convention 10 décembre 1954 .. .. .	96
Suisse .. .. .	109
Pays-Bas .. .. .	114
Grèce .. .. .	120
France .. .. .	124
Suède .. .. .	137
Danemark .. .. .	144
Grande-Bretagne .. .. .	146
Norvège .. .. .	148
Finlande .. .. .	153
Argentine .. .. .	156
Belgique .. .. .	162
Espagne .. .. .	171
Allemagne .. .. .	178
Yougoslavie .. .. .	182
Procès-Verbal de la Réunion d'Anvers, 7 mai 1955 .. .. .	188

Canada .. .. .	200
Etats-Unis .. .. .	204
Japon .. .. .	209
Rapport sur le calcul du tonnage .. .. .	212
Projet de Convention, juillet 1955 .. .. .	217
<b>CLAUSES MARGINALES ET LETTRES DE GARANTIE .. .. .</b>	<b>231</b>
Rapport Introductif .. .. .	233
Procès-Verbal de la Réunion de Brighton 1954 .. .. .	247
Projet de Convention .. .. .	256
Belgique .. .. .	259
<b>RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS MARITIMES A L'EGARD DES PASSAGERS .. .. .</b>	<b>267</b>
Projet de rapport international .. .. .	269
Procès-Verbal des Réunions de Brighton 1954 .. .. .	290
Projet de Convention .. .. .	303
Procès-Verbal des Réunions de Madrid 1955 .. .. .	313
<b>PASSAGERS CLANDESTINS .. .. .</b>	<b>331</b>
Premier Projet de Convention .. .. .	333
Belgique .. .. .	336
France .. .. .	345
Finlande .. .. .	348
Allemagne .. .. .	350
Italie .. .. .	351
Pays-Bas .. .. .	352
Grande-Bretagne .. .. .	353
Projet de Convention .. .. .	354
<b>PROCES-VERBAUX .. .. .</b>	<b>359</b>
Liste de Présence .. .. .	361
<b>SEANCE INAUGURALE .. .. .</b>	<b>373</b>
El Excmo. Sr. Ministro de Justicia español, D. Antonio de Iturmendi Bañales .. .. .	375
Pelegrin de Benito .. .. .	375
Ernesto Anastasio .. .. .	378
Albert Lilar .. .. .	390
El. Excmo. Sr. Ministro de Justicia de España .. .. .	398
<b>STATUTS .. .. .</b>	<b>399</b>
Président .. .. .	401
N.V. Boeg .. .. .	401
<b>LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES .. .. .</b>	<b>403</b>

Le Président .. .. .	405, 426, 435, 443, 480, 487, 493, 494, 495, 496, 499, 500, 501, 502, 503, 505, 507, 508, 509, 511, 512, 515, 516, 519, 521, 523, 524, 527
MM. Akita .. .. .	492
H. Andersson .. .. .	424, 496, 506, 518
Jan T. Asser .. .. .	419, 448, 487, 525
Algot Bagge .. .. .	407, 428, 486, 487, 524
L. Beauregard .. .. .	498, 505, 507, 513, 517
Fr. Berlingieri .. .. .	473, 481
G. Berlingieri .. .. .	412, 495, 499, 502, 514
N.V. Boeg .. .. .	461, 486, 498, 525
Sjur Braekhus .. .. .	416, 471, 498, 506
R.P. Cleveringa .. .. .	480
Pel. de Benito .. .. .	525
Sole de Sojo .. .. .	496
Otto Dettmers .. .. .	420, 478, 498, 508
Leopold Dor .. .. .	429, 455
E. Fløystad .. .. .	455
Joaquin Garrigues .. .. .	418, 472
J. de Grandmaison .. .. .	411, 452, 464, 497, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 508, 511, 512, 516
Jacques Heenen .. .. .	484
Ch. S. Haight .. .. .	409, 491, 497
F. Halvorsen .. .. .	457
Martin Hill .. .. .	456
O. R. Houston .. .. .	424
K. Jansma .. .. .	461
S. Komachiya .. .. .	424, 485, 498
A. L. Lawes .. .. .	434
J.A.L.M. Loeff .. .. .	453, 474, 486
A. Malvagni .. .. .	423, 448, 484, 490, 498, 503, 515
Sir William Mc Nair .. .. .	501, 502, 503, 507, 508, 512, 513, 514, 515, 517, 518
Fr. Manzitti .. .. .	425
Cyril T. Miller .. .. .	405, 436, 444, 453, 488, 495, 503, 504, 505, 512, 513, 516, 518, 519, 524, 526
Walter Müller .. .. .	497, 503, 507, 514, 527
E. Pasanisi .. .. .	475
Sir Gonne Pilcher .. .. .	426, 494
K. Pineus .. .. .	458, 477, 497, 502, 505, 518, 519, 525
Prodromidès .. .. .	483
C.D. Raynor .. .. .	463
Georges Ripert .. .. .	432, 449
H.G. Röhreke .. .. .	466
K. Spiliopoulos .. .. .	421, 462, 496, 518

André G. Vaes .. .. .	434, 496
C. Van den Bosch .. .. .	437, 494, 521
Baron F. Van der Feltz .. .. .	449, 458, 467, 489, 498, 500, 501, 502, 504, 506, 507, 511, 512, 516, 519
J. Van Ryn . . . . .	414, 468, 501, 502, 503, 504, 506, 507, 508, 515, 516, 517, 518
Vasco Taborda Ferreira .. .. .	478, 497, 525

RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS MARITIMES A L'EGARD

DES PASSAGERS .. .. .	529
-----------------------	-----

Président (Sir Gonne Pilcher) .. .. .	531, 540, 546, 548, 550, 551, 553, 555, 556, 557, 558, 559, 561, 562
---------------------------------------	---

MM. R.P. Cleveringa .. .. .	550
Giannini .. .. .	544
Martin Hill .. .. .	538
O.R. Houston .. .. .	541
K. Jansma .. .. .	549
A.W. Knauth .. .. .	552, 555, 556, 558
W. Koelman .. .. .	546
Folke Lindahl .. .. .	548
F. Nordborg .. .. .	557
J. Offerhaus .. .. .	531, 550, 553, 556, 558, 560, 561
Annar Poulsson .. .. .	547, 548, 556
Georges Ripert .. .. .	543
R. Sandiford .. .. .	559
K. von Laun .. .. .	561
Peter Wright .. .. .	543

PASSAGERS CLANDESTINS .. .. .	563
-------------------------------	-----

Président (L. Dor) .. .. .	565, 569
----------------------------	----------

MM. H.C. Albrecht .. .. .	569
José-Luis de Azcarraca .. .. .	569
Harold Gorick .. .. .	565
J.P. Govare .. .. .	569
S. Holt .. .. .	569
O.R. Houston .. .. .	569
A. Loeff .. .. .	569
Fr. Manzitti .. .. .	569
R. Snedden .. .. .	569
L. Van Varenbergh .. .. .	569
Peter Wright .. .. .	569
C. Zitting .. .. .	569

CLAUSES MARGINALES ET LETTRES DE GARANTIE .. .. .	571
---	-----

Président .. .. .	573
-------------------	-----

M. L. Gyselynck .. .. .	573
-------------------------	-----

SEANCE DE CLOTURE .. .. .	575
Président .. .. .	577, 580, 581, 582, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593
MM. J.T. Asser .. .. .	591
A. Bagge .. .. .	580, 586, 589, 590
S. Braekhus .. .. .	580
Ch.S. Haight .. .. .	592
W. Koelman .. .. .	581
S. Komachiya .. .. .	580
C.T. Miller .. .. .	584, 585, 586, 587, 590
G. Ripert .. .. .	582
C. Van den Bosch .. .. .	585, 586, 587, 588, 589, 590
Baron F. Van der Feltz .. .. .	584
 PROJETS DE CONVENTION 1955 .. .. .	 597
Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires de Mer ..	599
Transport de Passagers par Mer .. .. .	615
Passagers Clandestins .. .. .	629

*Imprimé en Belgique*

IMPRIMERIES GENERALES LLOYD ANVERSOIS, S.A.  
A N V E R S