

AOUT 1897

# COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

BULLETIN N<sup>o</sup> I

## CONFÉRENCE DE BRUXELLES

JULY 1897

- I. — ORGANISATION DU COMITÉ
- II. — ABORDAGE
- III. — RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DES NAVIRES

ANVERS

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

1897

1 AOUT 1897

# COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

---

BULLETIN N<sup>o</sup> 1

---

## CONFÉRENCE DE BRUXELLES

JUIN 1897

---

- I. — ORGANISATION DU COMITÉ
- II. — ABORDAGE
- III. — RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DES NAVIRES



ANVERS

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

—  
1897

---

*Adresser les communications rue Léopold, 49, à Anvers.*

---

# COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

---

BULLETIN N° I

---

## SOMMAIRE :

	PAGE
I° Statuts du Comité . . . . .	5
II° Composition du Comité . . . . .	7
III° Conférence de Bruxelles . . . . .	10
§ 1. Circulaire préparatoire . . . . .	10
§ 2. Ordre du jour . . . . .	16
§ 3. Compte-rendu de la Conférence . . . . .	17
<i>Questions d'organisation</i> . . . . .	17
<i>De l'abordage</i> . . . . .	23
<i>De la responsabilité des propriétaires de navires</i> . . . . .	65
§ 4. Séance publique. . . . .	70
IV° Questions soumises par le Comité aux associations nationales . . . . .	102

---

# COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

---

---

## I<sup>o</sup> Statuts.

---

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

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

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

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

ART. 2. — Le Comité maritime international se compose des membres titulaires et des délégués des associations nationales.

Les membres fondateurs sont de droit membres titulaires. Leur nombre est limité à six par pays.

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

Pour compléter le nombre des membres titulaires, comme en cas de vacance, il pourra être procédé à l'élection à la première réunion des membres titulaires qui suivra la constitution du Comité ou la vacance. L'élection a lieu au scrutin secret entre les titulaires à la majorité absolue des suffrages exprimés.

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

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

1<sup>o</sup> d'un président, d'un vice-président et d'un secrétaire, qui pourvoient aux rapports avec les associations nationales, à la gestion ordinaire et à l'exécution des décisions du Comité ;

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

Le bureau ainsi composé arrête le cas échéant le programme des réunions.

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

ART. 5. — Les membres titulaires du Comité maritime international payent une contribution annuelle de vingt cinq francs.

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

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

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

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

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

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

## II° Composition du Comité maritime international.

### Bureau permanent :

*Président* : M.\* A. BEERNAERT, Ministre d'État, Président de la Chambre des Représentants de Belgique ; Président de l'Association belge pour l'Unification du droit maritime, à Bruxelles.

*Vice-Président* : M.\* CHARLES LE JEUNE, Courtier d'Assurances et Dispatcheur, à Anvers.

*Secrétaire général* : M.\* LOUIS FRANCK, Avocat, à Anvers.

*Membres* : MM.\* CH<sup>s</sup> MAC ARTHUR, ancien Président de la Chambre de Commerce, à Liverpool (Angleterre).

\* J. C. AUTRAN, Avocat à Marseille, Directeur de la *Revue Internationale de Droit Maritime*, Secrétaire général de l'Association française de Droit maritime (France).

A. HINDENBURG, Avocat à la Cour suprême, à Copenhague (Danemark).

\* UMBERTO PIPIA, Avocat et Professeur à l'Université de Gênes, Directeur de la *Rivista di Diritto maritimo* (Italie).

D<sup>r</sup> OSCAR PLATOU, Professeur de Droit maritime à Christiania (Norvège).

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

\* E. N. RAHUSEN, Avocat et Dispatcheur, à Amsterdam (Hollande).

\* D<sup>r</sup> F. SIEVEKING, Président de la Cour supérieure Hanséatique, à Hambourg, ancien Président de l'*International Law Association* (Allemagne).

---

\* Les noms des membres présents à la Conférence du 7 Juin sont marqués d'un astérisque.

**Membres :**

- MM. \* T. M. C. ASSER, membre du Conseil d'État des Pays-Bas, ancien Professeur à l'Université d'Amsterdam, à La Haye.
- J. BOISSEVAIN, Directeur de la Compagnie de navigation « Neerland », à Amsterdam.
- PAUL BOSELLI, Député, ancien Ministre, ancien Professeur à l'Université de Rome, membre de l'Académie des Sciences à Turin.
- ADDISON BROWN, Juge à la Cour de District des États-Unis à New-York.
- G. C. BRUZZO, Armateur, Directeur général de la Société de navigation « la Véloce », à Gènes.
- MAURICE CAVERI, Avocat, Vice-Président du Congrès de Droit maritime de Gènes.
- C. CERRUTI, Président du « Veritas » Italien et Assureur, à Gènes.
- D<sup>r</sup> CHRISTOFFERSEN, Consul général de Suède et Norvège, Président de la Commission norvégienne pour la Sécurité de la Navigation.
- \* ÉDOUARD CLUNET, Avocat à la Cour de Paris.
- ARTHUR DESJARDINS, Avocat général à la Cour de Cassation de France, membre de l'Institut de France.
- FRÉDÉRIC DODGE, Avocat, à Boston.
- ARTHUR DUNCKER, Assureur, à Hambourg ;
- C. DUPUIS, Dispatcheur, à Paris.
- P. GOVARE, Bâtonnier de l'Ordre des Avocats, à Dunkerque.
- HARALD HANSEN, Négociant, ancien membre du Sénat, à Copenhague.
- JACOB IHLEN, Avocat à la Cour suprême, ancien Président de la Commission du Code Maritime norvégien, à Christiania.



- MM. F. LAEISZ, Armateur, Président de la Chambre de Commerce, à Hambourg.
- VINCENZO LEBANO, Avocat, à Naples.
- \* B. C. J. LODER, Avocat, à Rotterdam.
- CH. LYON-CAEN, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, membre de l'Institut de France.
- F. DE MARTENS, Professeur à l'Université de St-Pétersbourg.
- G. MINGOTTI, Président du Comité des assureurs à Gênes.
- \* DOUGLAS OWEN, Président de l'Association des Dispatcheurs de la Grande-Bretagne, Secrétaire de l'*Alliance Marine Insurance Company*, à Londres.
- EDMOND PICARD, Avocat à la Cour de Cassation de Belgique, Sénateur, Professeur à l'Institut des Hautes Études.
- A. PLATE, Député, Courtier de navires, à Rotterdam.
- A. POULSSON, Directeur de la *Christiania Soforskringselskab*, à Christiania.
- \* GERMAIN SPÉE, Avocat, ancien Greffier en chef du Tribunal de Commerce d'Anvers.
- \* R. ULRICH, Secrétaire général de l'*Internationaler Transportversicherungs Verband*, et du Lloyd Germanique à Berlin.
- R. VERNEAUX, Avocat, Chef du Contentieux à la Compagnie des *Messageries maritimes*.
- \* JULES VRANCKEN, ancien Bâtonnier de l'Ordre des Avocats à Anvers.
- NATHAN WEBB, Juge à la Cour de District des États-Unis à New-York.
- JOHN WESTLAKE, Professeur de Droit International à Cambridge, Président de l'Institut de Droit international.
- M. WIEGANDT, Directeur du Nord-Deutscher Lloyd à Brême.
-

### III<sup>e</sup> Conférence de Bruxelles.

---

#### § 1. — CIRCULAIRE PRÉPARATOIRE.

Le Comité maritime international ayant décidé de se réunir à Bruxelles, la circulaire suivante fut envoyée par les membres belges du Comité à leurs collègues étrangers.

Anvers, le 15 Avril 1897.

Rue Léopold, 49.

Monsieur et cher Collègue,

Le Comité maritime international se réunira le Lundi 7 Juin. Nous sommes heureux que Bruxelles ait été choisie pour cette première réunion et nous espérons que nous aurons le plaisir de vous y recevoir.

Cette première conférence aura pour l'œuvre une importance considérable.

Il s'agit en effet, 1<sup>o</sup> de régler définitivement l'organisation du Comité, 2<sup>o</sup> d'aviser à la fondation d'associations nationales dans les pays où il n'en existe pas encore, 3<sup>o</sup> d'arrêter le plan des premières réformes dont le Comité poursuivra la réalisation.

Sur chacun de ces points, il serait utile que, dès à présent les membres du Comité voulussent bien formuler leurs observations ou leurs propositions afin de constituer une base aux discussions de la prochaine réunion.

Déjà nous venons prendre semblable initiative et vous communiquer quelques courtes réflexions.

I. *L'organisation du Comité* a été indiquée dans le 1<sup>r</sup> fascicule de Documents, paru au mois de juin 1896.

Les Statuts élaborés par les Fondateurs s'y trouvent publiés. Mais différents points y sont réservés, notamment

la composition du Bureau, le siège définitif du Secrétariat général, la publication d'un Bulletin.

La Correspondance entre les membres du Comité dans les différents pays doit également faire l'objet d'une entente. Il serait très compliqué de devoir entrer individuellement en rapport, pour chaque résolution, avec tous les membres. Convient-il qu'il y ait dans chaque pays un délégué chargé de recevoir ces communications, ou vaut-il mieux donner des pouvoirs étendus au Bureau ?

Enfin, il faudra régler le nombre des délégués de chaque association nationale au sein du Comité et leur mode de nomination ; arrêter la date des réunions du Comité, et les règles de ses délibérations ; décider notamment si l'on votera par tête ou par pays.

II. *La fondation d'associations nationales* pour l'Unification du droit maritime devra être le premier souci du Comité.

C'est par ces centres permanents d'étude et de propagande que nous réaliserons notre programme. Il est désirable que ces associations comprennent non seulement des juristes mais aussi des représentants du haut commerce, de l'armement, de l'assurance, etc. C'est, en effet, dans les cercles des intéressés directs que notre propagande pénétrera le plus aisément ; c'est pour eux que les lois maritimes s'élaborent, et ils en obtiendront plus facilement la réforme au nom de leurs intérêts que les théoriciens ne décideront les gouvernements à intervenir pour l'honneur des principes. Un échange de vues sur cette question primordiale paraît donc tout indiqué comme un des objets principaux de notre conférence.

III. Le *programme* à arrêter par le Comité doit faire l'objet de mûres réflexions.

Toutes les questions ne peuvent pas être étudiées en même temps. Un choix s'impose car pour faire œuvre pratique, nous devons spécialiser notre effort ; mais ce choix ne comporte ni exclusion ni préférence, il relève uniquement de l'opportunité.

C'est surtout sous ce rapport que nous serons heureux de connaître votre opinion. Pour ce qui nous concerne, nous sommes tentés de croire que, pour commencer, on pourrait s'en tenir aux trois matières suivantes : 1<sup>o</sup> l'abordage, 2<sup>o</sup> les droits réels, 3<sup>o</sup> la responsabilité du propriétaire de navire, abstraction faite de la question dite des connaissements.

1<sup>o</sup> On sait que l'*abordage* intéresse vivement l'opinion en Angleterre et en Allemagne. Il existe dans ces deux pays un mouvement considérable en faveur des solutions préconisées par les Congrès de droit commercial, « l'International Law Association » et « l'Institut de droit international ».

Le Comité maritime n'a cessé depuis sa fondation d'appuyer ce mouvement. Il conviendrait d'accentuer cette propagande.

Pour unifier les lois maritimes sous ce rapport, il faudrait s'entendre sur le traitement des cas 1) de faute commune 2) de faute indéterminée (cas douteux). Il conviendrait aussi 3) d'examiner la raison d'être des dispositions particulières qui existent dans certaines lois pour le cas où le navire abordé était à l'ancre ; 4) de vérifier l'utilité des formalités et délais spéciaux admis par certaines lois pour l'action d'abordage ; 5) de régler uniformément la prescription.

En adoptant des solutions sur ces diverses questions, nous n'embrasserions point encore toute la législation de

l'abordage : les droits de la cargaison, des victimes et de leurs héritiers, l'étendue des dommages-intérêts, seraient réservés à d'autres délibérations, comme le serait aussi l'épineuse question des conflits de compétence en matière d'abordage.

2<sup>o</sup> Pour les *droits* réels, les conflits des lois maritimes présentent les plus graves inconvénients ; vous savez combien ils compromettent la sécurité, tant de la propriété des navires que des hypothèques et privilèges qui peuvent les grever. Convient-il de remédier à ce mal en essayant d'obtenir que toutes les législations adoptent un même code de la propriété, des hypothèques et des privilèges maritimes, ou suffirait-il, à défaut d'une entente compliquée sur le fond du droit, que la loi du pavillon du navire réglât en tous pays les droits réels dont il est l'objet ? La question mérite d'être mûrement pesée. Si nous exprimons l'avis que le Comité doit délibérer sur cette matière, ce n'est pas seulement parce qu'elle est importante et la première dans l'ordre logique des réformes, mais aussi à raison d'une circonstance qui nous est plus personnelle. Tout récemment le Gouvernement belge a consulté l'Association belge, fondée sous les auspices du Comité maritime, au sujet d'une communication faite par le Chancelier de l'Empire allemand : il s'agit de provoquer une entente internationale en vue d'assurer partout le respect des hypothèques sur navires tant de mer que d'intérieur, et notamment d'une convention en vue de protéger les hypothèques sur les navires qui font la navigation du Rhin et de l'Escaut. Mais la Chambre de Commerce de Hambourg et l'Association belge pour l'Unification du Droit maritime se sont rencontrées pour demander que la même protection fût assurée aux navires de mer et cela en tous pays. Il n'est donc pas impossible que des négociations diploma-

tiques soient entamées sur cette matière et par là, nous avons pensé qu'elle acquerrait pour notre Comité une opportunité particulière.

La question est complexe car même en se bornant à la reconnaissance de la loi du pavillon, il conviendrait de rechercher a) si au moins pour les créances nées dans le pays, la loi nationale ne devrait pas être applicable pour les privilèges qui, d'après cette loi, protègent cette créance ; b) si le fret et la cargaison doivent également pour les privilèges être assujettis à la loi du pavillon.

3° Enfin, pour la *responsabilité du propriétaire de navire*, vous savez quelles grandes oppositions existent entre les législations aussi bien quand il s'agit des actes du capitaine que lorsqu'il s'agit du pilote.

En réservant la question du pilotage, il y aurait lieu de nous prononcer entre 1) le système anglais, 2) le droit d'abandon tel qu'il existe notamment en France et en Belgique 3) le système de la responsabilité sur le navire et le fret tel qu'il existe notamment en Allemagne.

Entre ces deux derniers systèmes, il n'y a, en somme, qu'une différence de degré : en Allemagne, et aussi dans les États Scandinaves, la responsabilité limitée s'applique à l'exécution des contrats conclus par le propriétaire de navire lui-même du moment où cette exécution rentre dans les attributions légales du capitaine, tandis qu'en France et dans plusieurs autres pays le droit d'abandon ne libère jamais le propriétaire des contrats qu'il a lui-même conclus.

Ceux qui vivent sous l'empire du système restreint peuvent évidemment accepter une limitation un peu plus étendue. Mais il serait assurément plus difficile de rallier l'opinion des nations continentales au système suivi en Angleterre ; comme vous le savez le principe de la limita-

tion de responsabilité n'y est admis que pour les fautes du capitaine et cette limitation de responsabilité est fixée en chiffres, qui sont les mêmes pour tous les navires : 8 £ ou 15 £ par tonne de jauge brute selon qu'il s'agit de dommages aux propriétés ou de dommages aux personnes.

Dans son assemblée du 17 février 1897, la « Chamber of Shipping of the United Kingdom » n'a pas dissimulé son intention de provoquer sur ce point une réforme de la législation anglaise. Il paraît donc important de prendre position sur cette question.

Nous bornons ici ces réflexions ou pour mieux dire ces indications.

En vue de préparer le travail de la Conférence, nous vous serions très reconnaissants de nous faire parvenir au plus tôt vos observations. S'il pouvait vous convenir de formuler des propositions ou de rédiger un court rapport sur l'une ou l'autre question ou sur une matière qui vous semblerait d'intérêt particulier, nous nous mettons à votre disposition pour en donner communication à nos collègues.

Nous exprimons encore le vœu que tous nos collègues assistent à la Conférence de Bruxelles. Nous n'avons pas besoin d'ajouter que nous prendrons les mesures nécessaires pour que les principales langues européennes puissent être employées dans les débats.

Recevez, Monsieur et cher Collègue, nos salutations distinguées.

*Les Membres belges du Comité maritime international :*

A. BEERNAERT, LOUIS FRANCK, CH. LE JEUNE,  
EDMOND PICARD, GERMAIN SPÉE, JULES VRANCKEN.

---

§ 2. — ORDRE DU JOUR :

Dimanche 6 juin, à 9 heures du soir : Réception du Comité par M. le Ministre d'État Beernaert, Président de la Chambre des Représentants, Président de l'Association belge pour l'Unification du Droit maritime et M<sup>me</sup> Beernaert, rue d'Arlon, n<sup>o</sup> 11, à Bruxelles.

Lundi 7 juin, à 9 1/2 heures du matin : Séance dans la salle du Conseil du Ministère du Travail, rue de la Loi, 19.

I. — *Questions d'organisation.*

1<sup>o</sup> Organisation du Comité. — Discussion et vote des statuts complémentaires.

2<sup>o</sup> Associations nationales : fondation des associations ; représentation des associations dans le Comité international.

II. — *Questions de programme.*

1<sup>o</sup> De l'abordage. — Communications de MM. Aufran (Marseille), Douglas Owen (Londres), Rahusen (Amsterdam) et Asser (La Haye), Louis Franck (Anvers).

2<sup>o</sup> Conflits de lois en matière d'hypothèques et autres droits réels sur les navires. — Communications diverses, note de M. Platou (Christiania).

3<sup>o</sup> Responsabilité du propriétaire de navire. — Communication de M. Douglas Owen (Londres).

4<sup>o</sup> Plan d'études et choix des questions à soumettre aux associations nationales.

La séance sera reprise l'après-midi à 2 heures au même local.

4 heures. Séance solennelle honorée de la présence de M. le Ministre des Affaires étrangères et de M. le Ministre de la Justice, au Palais du Conseil provincial du Brabant, rue du Chêne, 22.



7 heures. Banquet offert au Comité maritime international par le Conseil général de l'Association belge pour l'Unification du Droit maritime, dans l'enceinte du *Vieux-Bruxelles*, sur les terrains de l'Exposition universelle, en l'hôtellerie du *Chien vert*.

---

### § 3. — COMPTE-RENDU DE LA CONFÉRENCE.

#### SÉANCE DU MATIN.

La séance s'ouvre à 9 3/4 heures, dans la salle du conseil du Ministère de l'industrie et du travail, à Bruxelles.

Présents : MM. Beernaert, f.f. de président, Sieveking et Ulrich (Allemagne), Autran, Clunet, Verneaux, Munié, Govare, Dupuis (France), Asser, Rahusen et Loder (Hollande), Mac Arthur et Douglas Owen (Grande Bretagne), Pipia (Italie), Ch. Le Jeune, Spée, Leclercq et Franck (Belgique), Brunard, délégué par l'*International Law association*.

M. Beernaert est installé comme président ; MM. Dubois, Hennebicq, Alb. Le Jeune et Van Steenberghe remplissent les fonctions de secrétaires.

M. FRANCK donne lecture de lettres d'excuses ; il signale que l'*International Law Association* a délégué quatre de ses membres ; deux d'entre eux MM. Gray Hill et Leslie F. Scott ont été dans l'impossibilité de se rendre à la réunion. Les deux autres MM. Brunard et Franck sont présents.

M. BEERNAERT ouvre la discussion sur le premier objet à l'ordre du jour :

#### I. — Questions d'organisation.

##### A) Statuts.

M. CH. LE JEUNE rappelle en quelques mots le but de l'œuvre. Pour arriver à un résultat pratique, il ne suffisait

pas d'associations nationales, il fallait créer un Comité central international. Les associations nationales défendant certains intérêts particuliers, ayant d'ailleurs le droit d'être jalouses de leur indépendance, le Comité maritime international ne peut être qu'un pouvoir régulateur qui devra concilier les intérêts de chaque nation avec les intérêts internationaux. Il ne peut donc songer et il ne songe certes pas à imposer une autorité quelconque aux différentes associations nationales. Ce principe essentiel étant admis, il conviendra de compléter les statuts sur différents points. Il serait pratique d'élire une commission chargée d'examiner le projet de règlement déposé et de faire rapport à la séance de l'après midi.

M. BEERNAERT propose les noms de MM. Ulrich, Autran, Le Jeune, Mac Arthur, Pipia, Rahusen ; les noms de ces messieurs auxquels un peu plus tard est adjoint celui de M. Clunet, sont adoptés par acclamation.

B) *Rapports sur la fondation d'associations nationales.*

M. AUTRAN. — Une Association de droit maritime vient d'être créée en France. Le nombre des participants a été limité à cinquante. Déjà quarante trois adhésions sont parvenues. L'Association comprendra un tiers d'avocats et de magistrats, un tiers d'assureurs, un tiers d'armateurs. Tous les intérêts sont ainsi également représentés. Président : M. Lyon Caen ; vice-président : Marais ; membres du conseil : Clunet, Munié, Moustier, de Valroger ; secrétaire général : Autran. L'Association est actuellement saisie d'un avant-projet de M. Autran sur les matières de l'abordage. Ce projet sera distribué aux membres du Comité international.

MM. ASSER et RAHUSEN font rapport sur la propagande en Hollande. Il y a été également constitué un groupe national comprenant des assureurs, des armateurs, des

négociants et des avocats dans des proportions équivalentes. Une assemblée a eu lieu il y a quelques jours à la Haye et la question de l'unification du droit en matière d'abordage a fait l'objet d'un premier examen.

M. MAC ARTHUR. — En Angleterre existe l'*International Law Association* qui est entrée en correspondance avec le Comité international. Mais l'action de cette Société est portée sur un grand nombre de domaines. Elle présente cet inconvénient qu'elle ne se réunit que tous les deux ans. Je crois que le Comité maritime inviterait utilement cette association à fonder un sous-comité composé de ceux de ses membres qui s'occupent spécialement de questions maritimes.

M. BRUNARD, délégué de l'*International Law Association*, ajoute que la communication de M. Mac Arthur semble précisément dans les vues de Sir Richard Webster, président de l'*International Law Association*, dont il communique une lettre dans ce sens.

M. SIEVEKING fait part des résultats obtenus en Allemagne. L'absence d'une organisation déjà constituée ne peut nous empêcher de considérer les résultats acquis par le comité comme excellents. Nous obtiendrons au premier appel, toutes les adhésions désirées et notamment celles de toutes les chambres de commerce. Le comité peut être assuré que les sentiments de tous les juristes allemands tendent à accorder aux décisions internationales la prééminence sur les lois nationales et que toute proposition qui entrera avec cette portée dans la voie de l'unification du droit maritime sera accueillie avec empressement. Du reste, l'appui du gouvernement allemand lui-même nous semble acquis si on en juge par la réforme qu'il a récemment accueillie à la suite d'une propagande dont l'initiative a été prise par le comité et spécialement par M. Franck. Il s'agit de la *Répartition proportionnelle de dommages*

*résultant d'un abordage.* Le *Nautischer Verein*, l'*Internationaler Transport Versicherungs Verband* se sont prononcés en ce sens. Les Sénats des villes libres, et à leur suite les chambres de commerce et moi-même avons été à ce sujet consultés. Mon avis a été naturellement favorable. La loi vient d'être adoptée par le Reichstag : elle consacre ce principe important. Elle entrera en vigueur en 1900. (*Marques d'approbation*).

M. BEERNAERT donne lecture du texte de la loi (reproduit ci-dessous) et félicite vivement le législateur allemand. Il fait toutefois remarquer que la question des droits de la cargaison n'est pas expressément rencontrée.

M. PIPIA annonce qu'un congrès de juristes italiens va se réunir prochainement, et que, à cette occasion, il lui sera possible de transformer les nombreuses adhésions, sympathiques au principe du comité, en une association définitive en Italie.

M. FRANCK donne communication des résultats obtenus aux États-Unis. Notre collègue Harrington Putnam montre un très grand dévouement ; le comité en est très heureux et nous sommes convaincus que grâce à lui les États-Unis dont le rôle commercial est si grand ne tarderont pas à posséder une vaste association nationale pour l'unification du droit maritime.

M. LEJEUNE fait part des adhésions reçues dans les pays scandinaves et des démarches faites notamment par MM. Platou et Christoffersen pour la Suède et la Norvège et par M. Hindenburg pour le Danemark. — Cependant rien de positif n'est encore acquis.

### c) *Nouveaux membres.*

La conférence nomme membres du comité : MM. Mingotti, C. Cerruti et C. Bruzzo, Harald Hansen et Ant. Poulsson.

D) *Discussion générale des statuts.*

M. CLUNET demande qu'on précise l'organisation et le fonctionnement respectif des associations nationales et du comité international. Il y a là des rouages délicats. Comment entendons-nous les agencer et les manier et quelle sera notamment l'influence du comité international sur les associations nationales?

M. BEERNAERT. — Le comité doit avoir une attitude de simple conseil. Il doit se borner au rôle d'un intermédiaire entre les associations nationales, en vue de préparer, de faciliter et de constater leur accord. (*Adhésion*).

M. CLUNET. — Comment choisira-t-on le programme? Le seul moyen d'arriver à faire comprendre à des assemblées nationales jalouses de leur indépendance l'importance que les questions internationales ont, tant en elles-mêmes qu'au point de vue national, n'est-il pas de commencer par leur proposer d'améliorer leur loi nationale, et de faire accepter ainsi les solutions internationales?

M. AUTRAN ajoute qu'à son avis il y aurait lieu de prier chacune des associations nationales de former un type de loi nationale. Le comité maritime international concentrerait ces documents et reviserait par un travail définitif et international les travaux préparatoires des nationalités.

M. BEERNAERT. — Je pense que le Comité aurait à dresser un programme des matières à étudier par les associations nationales.

M. CLUNET. — Je crois que nous sommes d'accord que le Comité serait un conseil absolument indépendant des associations nationales.

M. GOVARE. — Sans doute, les associations nationales sont complètement libres, mais il faut une certaine coordination et il faut surtout être pratique. Je crois donc que le Comité international doit spécialiser et préciser les questions soumises aux associations nationales, former en

quelque sorte un squelette de systèmes de manière à ce qu'il y ait concordance entre les réponses qui parviendraient au Comité. On pourrait procéder par questions, dont chaque série embrasserait une matière déterminée. (*Adhésion générale.*)

M. CLUNET demande à qui appartiendra l'initiative des questions à porter au programme.

M. BEERNAERT déclare ne pouvoir y répondre d'une manière absolue. Il se représente le fonctionnement du Comité de la manière suivante : les associations nationales ayant délibéré sur les questions qui leur ont été soumises par le Comité et sur toutes les questions qu'elles ont désiré étudier, envoient leurs travaux au Comité qui délibère à son tour. Si les divergences sont trop grandes pour qu'on puisse espérer un accord, la question peut être ajournée. Un nouvel examen peut être demandé aux associations. Enfin le Comité communique aux associations son avis s'il est définitif.

M. LE JEUNE signale la difficulté qu'il faut prévoir relativement au fonctionnement du Comité à raison des intervalles entre les séances qui sont annuelles. Il faudrait créer un bureau permanent. Le nouveau projet de règlement dont l'examen vient d'être renvoyé à une commission prévoit la création de ce bureau dont les organes importants devraient être concentrés pour un temps donné dans un même pays.

La question est renvoyée à l'examen de la commission chargée d'arrêter le texte du règlement.

M. BEERNAERT. — En réponse à une question de M. Clunet dit que, selon lui, on votera par pays.

---

## II. — Questions de Programme.

### 1<sup>o</sup> De l'Abordage.

M. FRANCK dépose sur le Bureau le rapport suivant :

#### RAPPORT DE M. LOUIS FRANCK.

L'exposé des contradictions entre les diverses législations sur l'abordage n'est plus à faire. Il a été fait, et remarquablement, dans les traités de nos collègues MM. Arthur Desjardins (1), Lyon-Caen (2) et Autran (3). En Angleterre, la dernière édition de Marsden (4) contient la plupart des lois maritimes étrangères sur le sujet. Sous une forme résumée, l'étude écrite par M. Raikes en 1895, pour le dernier Congrès de l'International Law Association, et publiée aussitôt en traduction par M. Autran, dans sa Revue si justement réputée, est très intéressante à consulter (5). Nous avons enfin signalé les principaux de ces conflits dans un rapport fait également à l'International Law Association et publié par notre collègue M. Clunet dans son excellent Journal du Droit international privé. (6)

Il résulte de ces travaux que pour l'abordage les contradictions entre les législations nationales sont nombreuses et considérables. Et quand ces conflits se manifestent les intéressés n'ont même pas la consolation qu'un principe unique guide le juge dans le choix qu'il doit faire entre les lois en présence.

---

(1) *Traité de Droit maritime commercial.*

(2) *Traité de Droit commercial.*

(3) *Code international de l'Abordage maritime.*

(4) MARSDEN : *On Collisions at Sea.*

(5) *Report of the Seventeenth Conference. International Law Association*, p. 193. *Revue int. de Droit maritime*, 1895-1896, p. 537.

(6) *Report id.*, p. 166. *Journal du Droit international privé*, 1895.

Pour les abordages survenus dans les eaux intérieures, il est généralement admis qu'il doit préférer la loi du lieu où l'accident s'est produit à la loi du pavillon ou à la loi du tribunal saisi. Mais pour les abordages en mer, les solutions les plus diverses sont proposées. On peut soutenir qu'il faut appliquer dans tous les cas la loi du pavillon. On peut n'admettre la loi du pavillon que si les deux navires sont de même nationalité ou si, leur nationalité étant différente, les deux législations concordent. Mais que décider quand les pavillons sont différents et que les législations sont également différentes ?

Un navire allemand et un vapeur anglais s'abordent dans la Mer du Nord.

Il y a faute commune. S'il y a 100.000 fr. d'avaries d'un côté et 150.000 fr. de l'autre, le vapeur anglais a, d'après son droit national, 25.000 fr. à recevoir (1). Mais en vertu de leur Code, les armateurs allemands ont le droit de ne rien payer. Il est clair qu'il faut sacrifier l'une ou l'autre des deux lois nationales, et que ce sacrifice porte atteinte au principe même de la loi du pavillon. Ce principe perd sa belle simplicité et sa belle allure logique. Il faut recourir à des distinctions. Le Congrès d'Anvers en a proposé une, qui est fort ingénieuse. Si les navires sont de nationalités différentes, dit-il, chacun est obligé dans la limite de la loi de son pavillon et ne peut recevoir plus que cette loi lui attribue. Mais sous cette formule séduisante, il y a ce résultat inacceptable que la loi de l'auteur coupable est préféré à la loi de la victime et que dans les cas d'abordage par faute commune, on finit par toujours appli-

---

(3)  $\frac{150.000 - 100.000}{2} = 25.000$ . *The Khedive*. Ch. des Lords, 28 Juillet 1879. Clunet, p. 557.



quer la loi la plus restrictive (1). Aussi la formule n'a-t-elle pas fait fortune.

Conclusion : les conflits de lois en matière d'abordage maritime paraissent juridiquement insolubles : la collision devrait être régie par la *lex loci* et pareille loi n'existe pas en pleine mer. On peut, il est vrai, préconiser de recourir à l'équité, au droit commun maritime (2). Mais ceux-là mêmes qui ont indiqué cette solution en avouent l'insuffisance et le caractère trop vague.

Il reste alors à appliquer la loi du tribunal saisi, et, c'est à quoi se décident les tribunaux de la plupart des pays. Telle est la tendance générale de la jurisprudence en Allemagne et en France, et telle est la loi en Angleterre (3).

Avec ce système, le sort des litiges dépend du choix du Tribunal, et comme ce choix dépend à son tour des lois nationales sur la compétence des Tribunaux, et des ressources qu'elles présentent aux plaideurs ingénieux — il n'est pas difficile d'imaginer ce que le présent nous révèle déjà et ce que l'avenir nous réserve encore de combinaisons et de spéculations qui aggravent le grand mal de la contradiction des lois nationales.

Ajoutez que rien n'empêche de porter l'action de la cargaison dans un pays et l'action de l'armement devant les Tribunaux d'un autre pays : le même abordage sera dans ce cas jugé sous l'empire de lois différentes, et il n'est même pas certain que la même partie, après avoir saisi le

---

(1) V. la critique détaillée, LOUIS FRANCK : *De l'abordage en Droit international*. CLUNET 971. 1895.

(2) LABBÉ. *Journal du Palais*. 1875, p. 241. LOUIS FRANCK : ubi supra. 962. *La Jurisprudence des États-Unis* semble être en ce sens.

(3) ALLEMAGNE : v. *Journal du Droit international privé* (CLUNET) 1889 p. 586, 1890 p. 332, 1892 p. 1037.

FRANCE : C. d'Aix. 27 févr. 1870 SIREY, 1873 II. 165. C. de Paris. 16 févr. 1882. CLUNET, 1883, p. 145.

ANGLETERRE : (25 & 26 Vict. C. 63 ; MARSDEN, p. 208).

juge d'un pays, ne pourrait pas s'adresser au juge d'un autre pays, et obtenir dans l'un de ces pays ce que le juge de l'autre lui aurait refusé !

C'est parce que les conflits de lois en matière d'abordage apparaissent dans la pratique comme insolubles, qu'il convient, nous semble-t-il, de consacrer à cette matière nos premiers efforts. Pour motiver ce choix, on peut ajouter que les intérêts engagés sont très considérables et qu'ils ne sont pas contradictoires. Dans la question des connaissements, le corps et la cargaison représentent chacun une opinion contraire ; mais pour les abordages aucun pays, aucun armateur, nul intéressé aux cargaisons ne peuvent considérer le chaos actuel comme un régime avantageux.

Enfin, les négociations et les conventions internationales sur les feux et les routes ont préparé la voie à l'idée d'une entente sur le fond du droit : si pour éviter les collisions, des principes uniformes sont admis, il est dans l'ordre logique des choses que l'action en dommages intérêts qui peut résulter de la violation de ces règles soit à son tour soumise partout à des principes uniformes.

Nous avons donc l'honneur de formuler en premier lieu la proposition suivante :

Le Comité maritime international décide que la question de l'unification du droit maritime en matière d'abordage est portée à l'ordre du jour de ses travaux et sera soumise aux associations nationales affiliées.

\*  
\*  
\*

Ayant ainsi posé la question de l'abordage en tête de notre programme, il ne s'agit pas dans notre pensée de la résoudre dans son ensemble dès le début. Tout ce qui peut être fait lors d'une première conférence est — nous semble-t-il — de choisir un certain nombre de thèses qui

formeraient une sorte d'avant-projet sur lequel les associations nationales seraient appelées à délibérer. Chacune d'elles résumerait ses observations et dans une prochaine Conférence le Comité pourrait à son tour discuter et arrêter définitivement ces principes. Cette méthode de travail a été en usage pour beaucoup de codifications et a été souvent suivie avec succès.

Nous proposerions de nous limiter pour le moment aux généralités des matières suivantes :

1° Responsabilité :

- a) en cas d'abordage fortuit,
- b) en cas de doute sur les causes,
- c) en cas de faute unilatérale,
- d) en cas de faute commune.

2° Étendue des dommages-intérêts.

3° Formalités préalables à l'action et prescription.

Dans ce programme, nous rencontrons quelques-unes des principales difficultés dans les rapports de navire à navire mais il resterait alors à examiner dans d'autres réunions ce qui concerne :

1° la situation des tiers lésés par l'abordage ; la conservation et l'exercice de leur action ; le caractère solidaire de leur recours en cas de faute commune ; l'influence des clauses d'exonération sur cette solidarité ;

2° l'influence du pilotage obligatoire ;

3° la compétence en matière d'abordage ;

4° l'exécution des jugements étrangers en matière d'abordage ;

5° le régime applicable aux abordages dans les eaux territoriales et aux abordages entre navires de mer et navires d'intérieur.

Sous le bénéfice de ces réserves nous passons à l'exposé de nos propositions qui sont au nombre de sept.

## I. — ABORDAGE FORTUIT.

En cas d'abordage fortuit, chacun supporte son dommage.

Il n'y a pas lieu de déroger à cette règle dans le cas où l'un des navires était à l'ancre tandis que l'autre était en marche.

Le § 1 est emprunté aux résolutions du Congrès de Bruxelles : il rappelle le principe de droit commun que nul ne répond des événements, qui déjouent les prévisions ou dépassent les forces humaines.

Le § 2 est nécessaire parce que la loi hollandaise (art. 540) et la loi portugaise (art. 1581) même si l'abordage est fortuit, font supporter par le navire en mouvement la moitié du dommage du navire abordé qui était à l'ancre. Et le Code hollandais va même jusqu'à répartir les dommages-intérêts ainsi alloués par voie de contribution entre le navire abordeur et sa cargaison. Il nous semble que rien ne justifie ces anomalies. Il est sans doute fréquent que le navire en marche est seul responsable de la collision. Mais cela n'est point absolu. Un navire parfaitement gréé peut être désarmé inopinément, une bourrasque peut entraver les manœuvres les mieux conçues, des machines bien surveillées et bien construites peuvent subir un accident grave sans qu'il y ait aucun reproche à faire à n'importe qui. Si ce navire devenu le jouet des éléments est jeté par eux sur un autre navire en marche, il sera affranchi de tous dommages-intérêts, mais s'il est précipité sur un navire immobile, il devra la moitié des avaries et sa cargaison payera sa part ! On se demande ce qui peut justifier cette différence de traitement. Dans les deux cas, il n'y a pas de faute ; dans les deux cas, il ne doit pas y avoir de secours.

## II. — ABORDAGE DOUTEUX OU MIXTE.

**L'abordage douteux est traité comme l'abordage fortuit.**

C'est encore la résolution du Congrès de Bruxelles. Il s'agit de l'abordage dont la cause apparait comme fautive mais sans que le juge puisse considérer la faute comme démontrée ou se décider à l'attribuer à l'une plutôt qu'à l'autre des parties.

Il y a là en réalité un autre abordage fortuit car la faute qui n'est pas prouvée équivaut à la faute qui n'existe pas. Mais d'après l'ordonnance française sur la Marine (art. 10, livre III, titre VII) on partageait le dommage par moitié, dans tous les cas ou la preuve d'une faute n'était pas rapportée et alors même que le cas fortuit était certain.

Les législations modernes ont généralement abandonné ce système en ce qui concerne l'abordage fortuit, mais plusieurs ont continué à le suivre pour l'abordage dont la cause restait douteuse. Seulement, elles varient dans l'application. La France, le Chili, le Guatemala, le Honduras partagent le dommage par moitié. Les législations hollandaises, turques, égyptiennes, argentines, admettent également que le doute du juge se résout par une opération d'arithmétique, mais elles la compliquent car elles tiennent compte, dans la répartition, de la valeur ou du tonnage des navires. En Hollande les chargements entrent aussi en ligne de compte (art. 538) et supportent par voie de contribution leur part du dommage de telle sorte que posséder des navires de grande valeur ou transporter des cargaisons précieuses est augmenter sa responsabilité !

Au contraire, l'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis, l'Italie, la Suède, la Norvège, le Danemark, la Belgique, estiment que si le défendeur est en faute il doit tout, mais que si sa faute ne peut être établie, il ne doit rien. *Actori incumbat onus probandi* ; des preuves qui n'amènent que le

doute ne sont pas des preuves. Il est clair jusqu'à l'évidence que ce dernier système est seul justifié. Il est seul conforme aux principes généraux du droit. Mais il y a plus, ce que l'on appelle le doute en matière d'abordage dépend essentiellement de la décision d'esprit du juge ; ce n'est donc pas un élément matériel qui se rencontre dans certains cas et non dans d'autres et permet d'établir des catégories différentes de faits réclamant une législation spéciale. Nullement ! c'est le résultat de l'intelligence et de la conscience plus ou moins grandes, de la compétence plus ou moins réelle du juge, c'est-à-dire d'éléments purement subjectifs et purement arbitraires.

\* \* \*

### III. — ABORDAGE PAR FAUTE UNILATÉRALE.

Si l'abordage a été causé par une faute, tous les dommages sont supportés par le navire à qui cette faute est imputable.

Il n'est besoin d'aucune justification à l'appui de ce principe qui est universellement admis.

\* \* \*

### IV. — ABORDAGE PAR FAUTE COMMUNE.

En cas d'abordage par faute commune le dommage est réparti proportionnellement à la gravité des fautes respectives.

Sur le régime de l'abordage par faute commune, il y a quatre systèmes en présence :

1° *Ne donner aucun recours, dans aucun cas.*

C'est le système de l'Allemagne, de la Hollande, de l'Italie, de l'Espagne et des États Sud-Américains qui suivent la loi espagnole. C'était aussi avant 1873, le

principe admis en Angleterre par les *Courts of Common Law* mais non par la Cour d'Amirauté.

2° *Partager le dommage dans la proportion de la valeur des deux navires.*

Ce système bizarre est suivi en Turquie et en Egypte, au moins par les cours mixtes.

3° *Diviser dans tous les cas le dommage total par deux.*

C'est le système anglais.

4° *Répartir le dommage proportionnellement aux fautes respectives des navires en présence.*

Ce principe est suivi en France, en Norvège, en Suède, en Danemark, en Portugal, en Grèce, en Roumanie, en Belgique. La jurisprudence des États-Unis vient de s'y rallier (1).

Si on néglige le système égyptien, il faut choisir entre trois solutions :

ne donner aucun recours ;

donner toujours un recours pour moitié ;

donner un recours en proportion des fautes respectives.

En droit, en équité et en pratique, ce dernier système paraît préférable.

A) *En droit*, il faut écarter d'abord le système anglais, qui est purement arbitraire. On comprend que le juge ne donne de recours à personne en se basant sur ce que chacun est coupable, mais on comprend difficilement, à un point de vue juridique, qu'admettant un recours, le juge décide toujours que chacun est responsable pour moitié, alors qu'il est manifeste que souvent les fautes sont très inégales et leur influence sur la collision très différente.

Aussi personne ne défend-t-il le système anglais pour sa précision juridique, mais il est encore soutenu qu'il est en pratique un instrument judiciaire utile — ce que nous considérons plus loin.

---

(1) *Victory c. Plymothian* (68<sup>1</sup> Fed. Rep. 395.

Les deux autres systèmes ont au contraire une base juridique. D'une part, on peut dire : chacune des parties a contribué à la collision et ne doit s'en prendre qu'à elle-même du dommage qu'elle souffre. Mais ne répond-t-on pas d'autre part avec beaucoup de force : si chacune des parties a contribué à la collision, il n'en résulte pas qu'elles y aient contribué dans la même proportion, ou si elles y ont contribué de la même manière, elles peuvent avoir subi un préjudice différent. Dans l'un et dans l'autre cas, ne pas donner de recours est compenser des valeurs inégales ; c'est effacer une faute lourde par une faute légère ou balancer un grand dommage par une petite avarie. Cette comptabilité juridique n'est certes pas irréprochable.

On objecte en vain que la faute légère peut avoir occasionné la grande part du dommage. On répond avec raison que dans l'abordage par faute commune, l'hypothèse est que le dommage total est la conséquence des deux fautes combinées et telle est en effet la réalité. Les fautes amènent le choc et de là proviennent les avaries : on peut dire que les fautes forment un tout avant de devenir dommageables. Eh bien ! si dans l'analyse de ce tout, vous trouvez une faute légère et une faute lourde, vous direz avec raison que la responsabilité est inégale.

Ce qui montre d'ailleurs l'infériorité du raisonnement juridique dans le système qui ne donne pas de recours, c'est le résultat. Deux navires sont en faute. Qu'en résulte-t-il ? Ce qui résulte de toute faute : une responsabilité ! A la charge de qui ? A la charge de l'auteur de la faute ; il y a donc une responsabilité pour tous deux. Il nous semble contraire à la notion de la responsabilité de répondre que personne n'est responsable. Là où il y a faute, il y a responsabilité. L'existence d'une imprudence chez la victime engage la responsabilité de la victime, mais ne supprime pas celle de l'auteur. Le principe est



donc qu'une double responsabilité nait d'une double faute, sauf à régler la question de la répartition. Notre sentiment du droit est au contraire choqué par la situation d'une partie coupable traitée comme innocente.

Le droit commun des nations modernes est en ce sens : c'est ainsi que le nouveau Code civil allemand admet la règle de la répartition du dommage en proportion de la faute. Même en droit pur, ce principe apparaît comme meilleur.

B) *En équité*, toute comparaison est impossible.

Il est manifestement injuste de permettre à un capitaine, gravement coupable, d'échapper à toute condamnation non parce qu'il démontre son innocence, mais parce qu'il parvient à relever une incorrection, quelque légère qu'elle soit, dans les manœuvres de la victime.

Le cas récent de l'*Elbe* et du *Creathie* est un frappant exemple.

A cette première injustice vient s'en ajouter une autre : que fait-on des cargaisons ? Ou bien on ne leur donne pas de recours, — ce qui semble être la doctrine hollandaise — et alors l'iniquité est à son comble, puisque les propriétaires de la cargaison se trouvent sans recours à raison d'une faute à laquelle ils n'ont pas participé. Ou bien on leur donne un recours solidaire contre les deux navires, — ce qui est la jurisprudence allemande — mais alors celui des navires qui se trouvera obligé de payer toute la perte sur cargaison, essaiera en vain de se retourner vers l'autre : il est en faute, et il n'a pas de recours ; d'où cette conséquence, que le navire qui a commis une faute très légère peut avoir à supporter non seulement toutes ses avaries, mais tout le dommage aux deux cargaisons, si l'intérêt de celles-ci leur commandent de s'en prendre à lui. On ne peut rien imaginer de plus injuste.

Enfin, il ne faut pas oublier que dans nombre d'abor-

dages et, par exemple, dans les abordages si fréquents amenés par l'excès de vitesse des vapeurs en temps de brume, il y a beaucoup de chance pour que le grand coupable ait le moins d'avaries.

Aussi comprend-on que l'Angleterre ait abandonné ce système qu'appliquaient ses cours de Droit commun pour suivre la jurisprudence de la Cour d'Amirauté qui accorde un recours malgré la faute de la victime. Le principe d'une répartition du dommage en cas de faute commune est donc admis en Angleterre. Mais cette répartition est figée dans une formule unique : en cas de faute commune on divise, mais on divise toujours par deux. Cela non plus n'est pas équitable : c'est en effet supposer que les fautes respectives ont toujours la même gravité ; or rien n'est moins exact. Dans nombre de cas, il y a d'un côté des fautes lourdes et de l'autre des négligences en somme légères et presque excusables. Tous ceux qui ont l'expérience de ces affaires savent par exemple combien est fréquent le procès d'abordage dans lequel l'un des navires a gravement manqué aux règles sur les routes, persistant à peu près jusqu'au dernier moment et à toute vapeur dans sa marche sous une barre erronée, tandis que l'autre navire est coupable d'avoir, avec un peu de retard, ralenti, stoppé, et fait machine en arrière ! Il n'y a pas de comparaison entre ces deux fautes, et pourtant la règle anglaise oblige à les traiter de la même façon.

« *It is needless for us, disait à ce sujet l'un des premiers organes de la presse technique anglaise, le Journal of Commerce, 18 Sept. 1897, to dwell on the hardship that may, and do, arise under such a law. Ships and their cargoes vary very largely indeed in value. Not less largely do the faults which tend to cause a collision vary in degree. Yet where a little old ship with a cargo, say, of coal, collides with a big new ship laden with East India produce, the loss*

*is equally divided between the two, although the fault of the big one may have been gross, and that of the smaller one almost negligible. This is especially hard if the damage sustained by the ship of lower value and less fault be slight, and that of the more blameworthy and larger vessel be aggravated.* »

L'injustice est donc grande ; aussi ne faut-il pas s'étonner de voir supposer que les juges ferment parfois les yeux sur des fautes très légères pour ne pas être obligés d'ordonner le partage des dommages-intérêts (Leslie Scott, *Law Quaterly Review*, Jan. 1897) ou bien de lire dans la *Shipping* : « *It is not at all unusual to hear a judge in our Admiralty Court say that with regret he must find a vessel also to blame.* » (5 oct. 1896).

Mais on fait à la règle proportionnelle l'objection d'être peu pratique : Est-il possible de mesurer le degré de culpabilité ? N'en résulte-t-il pas une augmentation de procès ?

A pareilles objections, les faits seuls peuvent fournir une réponse : l'expérience est faite et on peut dire qu'elle est excellente. La règle proportionnelle régit un tonnage de 3.550.000 tonnes (en y comprenant les États-Unis, il est aujourd'hui de 5.715.000 tonnes). Défendant le système dans la *Law Quaterly Review*, de Juillet 1896, nous avons tenu à joindre à notre avis l'opinion de juristes éminents appartenant à tous les pays où ce principe est appliqué : nous n'avons eu à produire que des opinions favorables. Jamais, dans la pratique belge, nous n'avons entendu une critique à ce sujet, bien que l'application du principe soit fréquente. Et cela s'explique : tout d'abord, le juge n'est pas obligé de faire une répartition proportionnelle ; si les fautes lui paraissent égales, il partagera la responsabilité en parts égales, et il pourrait même, à notre avis, si le dommage et la faute sont à peu près pareils des deux côtés n'accorder aucun recours. Il n'est

pas davantage tenu de faire un travail de dosage mathématique des fautes respectives ; il se rend compte des faits, et il apprécie équitablement, en bon sens, la gravité des reproches mérités par chacune des parties : aussi les fractions usuelles sont-elles le tiers, le quart, le cinquième. Sans doute, dans un cas exceptionnel, il peut ne pas être facile de savoir s'il faut condamner aux trois quarts, plutôt qu'aux quatre cinquièmes, mais assurément la partie en cause se plaindra moins de cette légère erreur que d'un jugement qui la renverrait sans un centime ou qui la condamnerait à la moitié, quelles que puissent être les circonstances de la cause.

Quant à la fréquence des procès, il n'y a là qu'une crainte peu sérieuse : en règle générale, chacune des parties repousse tout blâme, quelque léger qu'il soit, mais rien ne permet d'affirmer que c'est pour un quart ou un cinquième de plus ou de moins qu'on fait le procès ou qu'on interjette appel du premier jugement.

Pour achever cette démonstration, il faudrait passer en revue quelques affaires d'abordage dans lesquelles la règle proportionnelle a été appliquée et montrer par là combien son application est équitable et peu compliquée. Nous avons fait ce travail dans la *Law Quaterly*, nous y renvoyons, car ce serait dépasser le cadre de ce rapport que de l'y insérer. Qu'il nous soit simplement permis de citer à ce sujet la *Shipping Gazette* disant au sujet de ces exemples : « We cannot extract the cases here, but will say that a » considerations of them leads one to think both that » the proportionate rule is fairer than ours and that its » applications appears by no means difficult. » (5 oct. 1896.)

Cette appréciation d'hommes compétents, habitués au régime d'une loi différente, doit satisfaire les plus difficiles.

A notre point de vue, il y a d'ailleurs mieux à dire que tout ce qui précède. Car, en somme, il ne s'agit pas de

juger un concours académique entre les divers systèmes de législation sur l'abordage par faute commune : il s'agit — chose plus simple — de choisir le principe qui a le plus de chance de réunir l'adhésion de toutes les nations maritimes. Par cet accord, ce principe, quel qu'il soit, réaliserait un progrès considérable sur le conflit actuel de tous les autres. Or, à ce point de vue, il semble bien que le sort en est jeté et que ce sort est favorable à la règle proportionnelle.

Tout d'abord, le système qui refuse tout recours a été abandonné en 1860 par la Norvège, en 1873 par l'Angleterre, en 1890 par le Portugal, en 1893 par la Suède et le Danemark. Il n'est pas probable que ces pays puissent être amenés à revenir sur ce progrès. Ce système a donc contre lui la très grande majorité des nations maritimes qui estiment qu'en cas de faute commune il convient d'accorder un recours. Il y a plus. Dès le début de sa création, notre Comité s'est préoccupé de la situation législative en Allemagne ; comme une réforme partielle du Code de commerce y était entamée, il a semblé désirable que l'œuvre d'unification du droit maritime ne fût pas perdue de vue. Nos efforts ont été couronnés d'un succès presque inespéré. A l'initiative de notre collègue M. Ulrich, qui dès les Congrès d'Anvers et de Bruxelles avait préconisé cette réforme, l'*Internationaler Transport Versicherungsverband* s'est, dans son assemblée de 1896, prononcé pour la règle proportionnelle. Quelques mois plus tard le *Nautischer Verein*, association des armateurs allemands, suivait notre collègue M. Ferd. Laeisz et mon confrère M<sup>e</sup> Otto Hübener, du Barreau de Hambourg, qui avaient bien voulu s'occuper avec énergie de la réforme, et votait une résolution dans le même sens. Telle est aussi l'opinion de notre collègue M. Wiegandt, directeur du Nord Deutscher Lloyd. Le Sénat de Hambourg et le Sénat

de Brême consultés à ce sujet par le Gouvernement impérial ont également préconisé la réforme, et notre éminent collègue M. le Président Sieveking n'est pas étranger à cette opinion. Enfin, le projet de loi soumis au Reichstag a été *modifié* dans le sens de ces vœux, le Reichstag l'a voté, et à l'heure la règle proportionnelle a passé dans le nouveau Code de commerce de l'Allemagne.

On peut donc dire que lutter pour le système qui refuse toute action en cas de faute commune est aller à un échec certain et à l'encontre non seulement de toutes les réunions internationales, mais de l'opinion même du plus important des pays dont la législation contenait ce principe.

Il ne reste alors en présence que le système anglais et le système proportionnel. Mais le système anglais vient d'être abandonné par la jurisprudence des États-Unis. Jamais il n'a trouvé le moindre écho dans une réunion internationale. Il n'est évidemment qu'une étape vers la règle proportionnelle.

Aussi l'opinion anglaise semble-t-elle généralement ralliée à une réforme dans ce dernier sens.

Il y a longtemps déjà le Chief Justice Denman disait de la règle anglaise qu'elle était une création arbitraire que ne dictait pas le droit naturel et qui sans doute n'était pas même conciliable avec lui. Marsden la traite de *Judicium rusticorum*.

Mais c'est surtout dans ces derniers temps qu'on a vu se produire un mouvement de plus en plus général pour l'adoption de la règle proportionnelle.

Se prononcent successivement en ce sens :

En 1895, l'*International Law Association*, à son congrès de Bruxelles ;

En 1896, la *Chamber of Shipping of the United Kingdom* ;

En 1897, le *Parliamentary Shipping Committee*, qui fait

une démarche auprès de l'Attorney général et recueille son adhésion.

En ces diverses occasions, on apprend que la réforme est notamment dans les vœux des représentants des sociétés suivantes :

*The Liverpool and London Steamship Protection association.*

*The West of England Steamship Owners Protection and Indemnity association.*

*The Newcastle Protection and Indemnity association.*

*The London Steamship Owners mutual Insurance association.*

La presse spéciale a appuyé ce mouvement (1) et l'on peut croire que notre éminent collègue M. Westlake résume l'opinion générale et la situation exacte en Angleterre quand il écrivait : « *I entirely agree with your view, and only regret that our parliament is so taken up with party politics that it is difficult to get a hearing in it for amendments of the law.* »

Enfin, le rapport très intéressant que présente au Comité maritime, notre collègue M. Douglas Owen, ne laisse aucun doute sur l'opinion de l'Angleterre !

Dans ces conditions, il est bien évident que si un accord international peut se faire, il se fera sur la règle équitable et rationnelle qui proportionne les condamnations à la culpabilité et laisse au plus grand coupable la plus grande part de dommage à réparer.

Quant aux propriétaires de la cargaison et aux passagers ils ont, d'abord, en vertu du contrat un recours contre le

---

(1) *Shipping Gazette* du 5 Octobre 1896, *Weekly Shipping* du 9 Octobre 1896, *Journal of Commerce* du 18 Septembre 1896.

Voir aussi Leslie F. Scott : *On collisions at Sea Law Quarterly Review*, Jan. 1897.

navire transporteur. Ce recours est indépendant de la règle proportionnelle : il subsiste pour le tout malgré le partage de la responsabilité, mais il peut au moins pour le transport des choses, être restreint ou supprimé par les clauses du connaissement.

En outre de ce recours, les propriétaires de la cargaison et les passagers peuvent se prévaloir des fautes commises par les deux navires et par l'action d'abordage (action *ex quasi delicto*), obtenir parce qu'ils sont des tiers, une condamnation pour le tout (*in solidum*) contre les deux navires. Telle est la jurisprudence constante en France et la jurisprudence au moins générale en Belgique.

En vertu de cette condamnation solidaire, ces tiers peuvent faire payer tout le dommage par l'un des navires à leur choix, mais celui qui paye a un recours contre l'autre pour tout ce qu'il a payé au-delà de sa part.

C'est tout ce que nous croyons devoir dire pour le moment à ce sujet, cette partie de la question étant réservée.

\* \* \*

## V. — ÉTENDUE DES DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Les dommages-intérêts alloués en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète du préjudice occasionné. Il n'y a pas lieu d'en exclure le chômage du navire, le trouble apporté à l'industrie de l'armateur ou les frais extraordinaires, pourvu qu'il en soit dûment justifié.

Nous croyons que ce principe est généralement suivi : il ne l'est pourtant pas en Hollande, et dans son avant-projet de loi française, notre collègue M. Autran semble ne pas vouloir l'admettre : seul le dommage matériel devrait entrer en ligne de compte. Nous ne sommes pas convaincus que cette thèse soit juridique et équitable.



Il se peut dans certains cas qu'il n'y ait pas d'autre dommage que les avaries matérielles : on n'allouera alors que le coût des réparations ; mais faut-il, pour ce cas bien rare, introduire un principe nouveau, restrictif en droit commun et peu équitable ? Nous ne le pensons pas. En général le navire qui chôme pendant l'expertise ou pendant les réparations coûte de l'argent au lieu d'en gagner. Pourquoi son propriétaire devrait-il subir cette perte ? Si un navire perdu et qu'il faut remplacer était en pleine exploitation et s'il est démontré que cette exploitation laissait des bénéfices, n'est-il pas juste qu'une indemnité soit allouée de ce chef ? Il se peut que calculer le chômage par tonne et par jour ne soit pas un bon procédé dans certains cas. Mais qu'est-ce qui empêche de soumettre ces cas à un homme du métier qui fera le compte exact de la perte ? Pour le chômage d'industrie, on recourt à des investigations de ce genre. Nous avons vu le cas, où le rapport concluait que le navire travaillait à perte et où rien ne fut alloué. Mais quand l'événement est différent, pourquoi dispenser la partie coupable de réparer tout le mal qu'elle a fait ?

\* \* \*

## VI. — DÉCHÉANCE.

**L'action du chef d'abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à une formalité préalable.**

Cette résolution, empruntée aux votes du Congrès de Bruxelles, est motivée par le régime singulier que la loi de plusieurs pays impose à l'action d'abordage : elle entoure cette action d'une série de formalités dont l'inobservation est punie de déchéance. En Belgique, le capitaine doit faire un protêt, il doit le faire notifier par huissier à l'autre capitaine et cela en principe dans les 24 heures de son arrivée, enfin dans le mois de ce protêt

il doit introduire son action en justice. Une législation analogue a été en vigueur en France jusqu'en 1891, et l'est encore en Italie, en Espagne, en Grèce, en Roumanie, en Turquie, et dans plusieurs pays Sud-Américains.

Mais l'Angleterre, l'Allemagne, le Danemark, les États-Unis, la France (depuis le 24 mars 1891), la Hollande, l'Italie, la Suède et la Norvège laissent l'action d'abordage sous l'empire du droit commun et s'en trouvent bien.

Il est évident que ce régime est préférable.

Tout formalisme qui n'est pas indispensable est nuisible, car il ne fait alors que créer sans nécessité des occasions de déchéance.

Or, le protêt (qu'il ne faut pas confondre avec le rapport de mer ou avec le *protest* anglais) est absolument inutile : l'expérience de chaque jour nous démontre en Belgique qu'il est devenu de pur style, et ne contient sur l'abordage aucun détail précis ou intéressant. Il ne dit rien, ne constate rien et ne sert à rien, car il est puéril de supposer que les capitaines ou les armateurs engagés dans une affaire d'abordage aient besoin d'être avertis par exploit qu'ils sont exposés à un procès. Mais cet acte inutile peut être négligé par un capitaine étranger, ou inexpérimenté, et voilà des intérêts considérables irrémédiablement perdus !

On comprend que dans ces circonstances l'*Association belge pour l'Unification du Droit maritime*, saisie récemment de la question, ait unanimement manifesté le désir de voir la loi belge révisée dans le sens des lois anglaises, allemandes, françaises et hollandaises et nous croyons que partout où l'on examinera la question on arrivera à la même solution. Un droit qui régit des intérêts internationaux aussi considérables que ceux auxquels s'applique le droit maritime doit avant tout être simple et débarrassé des broussailles d'une procédure formaliste et inutile.

## VII. — PRESCRIPTION.

L'action du chef d'abordage est prescrite par deux ans à partir de l'évènement. La citation devant un Tribunal étranger incompetent interrompt la prescription qui ne recommence à courir qu'à la fin de cette instance.

Il peut paraître difficile de discuter dès à présent cette question. On sera pourtant d'accord pour vouloir que la prescription soit la même partout et qu'elle soit courte.

Mais il y a plus de difficulté à choisir le délai de la prescription et son point de départ.

La situation actuelle dans les principaux pays est sous ce rapport, celle-ci :

France	}	<b>un an.</b>
Italie		
Allemagne	}	<b>deux ans.</b>
Espagne		
Danemark		
Suède		
Norvège		
Hollande		<b>trois ans.</b>
Angleterre	}	<b>pas de délai spécial.</b>
États-Unis		

Si l'on est d'accord que les prescriptions de droit commun sont trop longues, il semble que le chiffre de deux ans, adopté d'ailleurs par le Congrès de Bruxelles, ne donnerait pas lieu à des inconvénients ; la rapidité des communications fait qu'il n'est pas trop court, surtout si l'on prévoit que la partie qui se sera trompée sur la com-

pétence du juge, auquel elle s'est d'abord adressée, ne risque pas de se trouver sans recours lorsque ce juge se sera déclaré incompétent.

\* \* \*

Quant au point de départ de la prescription, tous les pays ci-dessus énumérés sauf l'Italie, le fixent au jour de l'événement. C'est une date fixe, et la même pour les deux parties, ce qui ne serait pas le cas, si la prescription ne commençait qu'à partir du moment où le capitaine est arrivé à terre.

\* \* \*

Nous terminons ici ces observations. Nous répétons que dans cette première réunion notre pensée est simplement de présenter quelques thèses qui constitueraient les éléments, partiels d'ailleurs, d'un avant-projet de résolutions sur l'abordage.

En décidant de les soumettre à l'examen des associations nationales, le Comité indiquerait sans doute, mais n'engagerait pas définitivement son opinion. C'est avec ces réserves que nous présentons les propositions qui précèdent et les quelques commentaires dont on voudra bien excuser le caractère rapide et sommaire.

---

#### CONCLUSIONS

En résumé, nous proposons au Comité les résolutions suivantes :

A. Le Comité maritime international décide que la question de l'unification du droit maritime en matière d'abordage est portée à l'ordre du jour de ses travaux et sera soumise aux associations nationales affiliées.

B. Le Comité décide de soumettre à l'avis des associations nationales les thèses suivantes :

I. En cas d'abordage fortuit, chacun supporte son dommage.

Il n'y a pas lieu de déroger à cette règle dans le cas où l'un des navires était à l'ancre tandis que l'autre était en marche.

II. L'abordage douteux est traité comme l'abordage fortuit.

III. Si l'abordage a été causé par une faute, tous les dommages sont supportés par le navire à qui cette faute est imputable.

IV. En cas d'abordage par faute commune le dommage est réparti proportionnellement à la gravité des fautes respectives.

V. Les dommages-intérêts alloués en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète du préjudice occasionné. Il n'y a pas lieu d'en exclure le chômage du navire, le trouble apporté à l'industrie de l'armateur ou les frais extraordinaires, pourvu qu'il en soit dûment justifié.

VI. L'action du chef d'abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune formalité préalable.

VII. L'action du chef d'abordage est prescrite par deux ans à partir de l'évènement. La citation devant un Tribunal étranger incompetent interrompt la prescription qui ne recommence à courir qu'à la fin de cette instance.

---

#### RAPPORT DE M. AUTRAN.

M. Autran dépose sur le bureau l'avant projet de loi française sur l'Abordage maritime et l'exposé des motifs, préparés par lui et soumis en ce moment à l'Association française de Droit maritime ;

ART. 1. — En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit ou déterminé par des faits de force majeure, les dommages sont supportés, sans répétition, par les choses qui les ont éprouvés.

L'abordage douteux est assimilé à l'abordage fortuit.

ART. 2. — Si l'abordage a été causé par une faute, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel la faute a été commise.

ART. 3. — Quand le navire s'est trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote et que les gens composant l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent, le propriétaire du navire n'est pas responsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote.

ART. 4. — En cas d'abordage causé pendant un remorquage, l'action doit être engagée contre le remorqueur, à moins que le capitaine du remorqué n'ait conservé la direction de l'opération du remorquage. Les principes posés par l'article précédent sont applicables dans le cas où un pilote est obligatoirement chargé de la direction du remorquage.

ART. 5. — Le dommage dont il est dû réparation en cas de faute unique comprend toutes les dépenses causées par l'abordage et les gains dont cet accident a amené pour qui de droit la privation.

ART. 6. — S'il y a faute commune, il est fait masse des dommages, qui sont répartis entre les navires fautifs proportionnellement à la gravité des fautes commises. Les tribunaux ont un pouvoir souverain pour apprécier les responsabilités et déterminer dans quelle mesure les dommages doivent être supportés par les personnes responsables.

ART. 7. — En cas de condamnation prononcée pour faute commune à raison d'abordage, toute personne lésée par le dit abordage a action contre les auteurs de la faute

et les personnes civilement responsables. Cette action n'est pas solidaire, et ne peut être exercée que dans les limites de la proportion de faute mise à la charge des auteurs du délit ou du quasi-délit.

ART. 8. — Le capitaine responsable de ses fautes, même légères, n'est pas civilement responsable des faits des gens de l'équipage.

ART. 9. — Tout navire, même en cours de voyage, peut être contraint de fournir des garanties pour la sûreté d'une créance même éventuelle provenant d'un abordage. Cette contrainte peut résulter soit d'une saisie conservatoire pratiquée dans les formes prescrites par l'article 417 du Code de procédure civile, soit de l'opposition à la délivrance des expéditions à la douane et au port, pratiquée dans les mêmes formes.

Les ordonnances rendues par les magistrats, dans cet ordre d'idées, seront toujours susceptibles de rétractation après revision.

Elle seront exécutoires par provision nonobstant appel.

ART. 10. — La requête en saisie ou en opposition, à raison de son caractère conservatoire et urgent, peut être présentée dans tout port où se trouve le navire prétendu abordeur au président du tribunal de commerce de l'arrondissement, à défaut de tribunal de commerce, au président du tribunal civil, et même, en cas d'extrême urgence, au juge de paix du canton, s'il ne se trouve pas de tribunal dans le port.

ART. 11. — Le demandeur en saisie ou en opposition peut être soumis par l'ordonnance à intervenir à la dation d'une caution destinée à garantir les intéressés du préjudice pouvant résulter de la saisie ou de l'opposition dans le cas où la demande au fond viendrait plus tard à être reconnue mal fondée.

ART. 12. — Le procès-verbal de saisie ou l'acte d'oppo-

sition devra, à peine de nullité, contenir élection de domicile dans le lieu où la saisie ou l'opposition sera pratiquée.

ART. 13. — Le défendeur aura toujours le droit de citer en référé le saisissant par devant le magistrat qui aura rendu l'ordonnance, même d'heure à heure, et ce au domicile élu par le saisissant, sans augmentation à raison du délai de distance, à l'effet d'obtenir, soit purement et simplement, soit moyennant caution, mainlevée de la saisie ou de l'opposition.

ART. 14. — En cas de contestation sur le montant de la caution, il sera statué par le magistrat jugeant en référé, qui pourra recourir pour s'éclairer à une expertise.

ART. 15. — Dans le cas où aucune action au fond ne serait engagée au moment où seraient demandées les mesures conservatoires dont il vient d'être parlé, le magistrat saisi de cette demande peut subordonner son ordonnance à l'indication par le demandeur du tribunal devant lequel il entend porter son action. Ce même magistrat peut également impartir au demandeur un délai pour introduire son action devant le tribunal ainsi désigné, passé lequel la saisie, l'opposition ou le cautionnement seront considérés comme nuls et non avenues.

ART. 16. — La responsabilité en cas de faute est déterminée par les moyens d'instruction ordinaires, rapports de mer, enquêtes, expertises, etc.

Les expertises, quand il s'agit du débat au fond, doivent être ordonnées contradictoirement et non sur simple requête présentée par l'une des parties.

ART. 17. — Après un abordage, le capitaine, au premier port où il aborde, doit faire procéder à l'interrogatoire de son équipage sur les circonstances de l'abordage, en France et aux colonies par un juge au tribunal de commerce commis à cet effet par le président, ou, à défaut de tribunal de commerce, par le juge de paix ; à l'étranger par le consul,



vice-consul, agent consulaire français, à défaut par l'autorité locale.

L'autorité compétente fixera le jour de cet interrogatoire sur simple requête. Les propriétaires du ou des navires ayant été en collision, quand ils seront connus, seront sommés par télégramme recommandé d'avoir à assister à cet interrogatoire. A cet effet, le jour en sera fixé de manière à laisser aux intéressés le temps moral nécessaire pour y assister ou s'y faire représenter.

Il en sera dressé procès-verbal.

ART. 18. — Toute action entre particuliers en réparation de dommages résultant d'un abordage est de la compétence des tribunaux de commerce.

ART. 19. — La compétence en matière d'abordage est déterminée par les articles 14 du Code civil et 59 du Code de procédure civile.

L'action pourra être également intentée devant le tribunal du port d'attache du navire.

ART. 20. — Quelle que soit la nationalité des navires et quel que soit le lieu où se sera produit l'abordage, les tribunaux français, compétemment saisis d'une demande en réparation d'un sinistre de cette nature, appliqueront toujours la loi française pour l'appréciation de savoir s'il y a délit ou quasi-délit et quelles personnes ont à répondre du préjudice causé. L'étendue des responsabilités civiles encourues sera déterminée par la loi du pavillon.

ART. 21. — L'article 191 du Code de commerce est modifié et complété ainsi qu'il suit :

12° Les créances pour fait d'abordage.

ART. 22. — La comparution volontaire ou forcée devant une juridiction étrangère à raison d'un fait d'abordage n'emportera jamais pour les Français la déchéance du droit d'obtenir la revision des décisions étrangères dont l'*exequatur* serait demandé en France.

ART. 23. — Toutes actions en indemnité pour dommages provenant d'abordage sont non recevables si elles n'ont été intentées dans le délai d'un an à compter du jour de l'abordage.

Néanmoins si une action en indemnité pour cause d'abordage est intentée en temps utile, l'assigné pourra, en tout état de cause, y opposer une demande reconventionnelle.

ART. 24. — Le propriétaire français du ou des navires ayant été en collision, a droit de faire désigner un ou trois experts, nommés sur requête par le président du tribunal de commerce du port d'attache de son navire, ou par l'autorité qui sera commise à cet effet rogatoirement par ce magistrat, à l'effet de déterminer la valeur du navire après la collision. Les propriétaires du ou des autres navires ayant été en collision, quand il seront connus, seront sommés par télégramme recommandé d'avoir à assister à ladite expertise. L'autorité qui nommera les experts fixera le jour de l'expertise de manière à laisser aux intéressés le temps moral nécessaire pour y assister ou s'y faire représenter. L'expertise ainsi faite sera opposable à tous intéressés à raison de la collision.

En cas de responsabilité civile pour fait d'abordage, le propriétaire du navire aura l'option ou de faire l'abandon du navire et du fret prévu par l'article 216 du Code de commerce, ou de faire l'abandon de la valeur du navire ainsi déterminée, en y ajoutant la valeur du fret net acquis au moment de l'abordage, à raison du voyage pendant lequel la collision se sera produite.

*Exposé des motifs.*

ART. I. — Cet article, § 1, est la reproduction de la législation actuelle.

L'assimilation de l'abordage douteux à l'abordage fortuit est commandée par la transformation du risque d'abordage à l'heure actuelle. La solution proposée est d'ailleurs plus en harmonie soit avec les principes du droit commun, soit avec les législations qui ont été promulguées dans le cours de ces dernières années.

ART. II. — Application de l'article 1382 du Code civil.

ART. III. — Nous avons reproduit les principes posés en pareille matière par les législations allemande et anglaise. La responsabilité civile, d'ailleurs, dérive du choix du préposé et, quand ce choix n'est pas libre, à notre avis tout au moins, il ne saurait y avoir de responsabilité. D'autre part, quand un pilote est imposé, c'est que sa présence est jugée indispensable et, en pareil cas, son autorité technique l'emporte sur celle du capitaine.

ART. IV. — Des doutes se sont élevés sur la nature du contrat de remorquage. Sauf la preuve contraire, nous avons tenu à préciser qu'*a priori* c'était une entreprise. L'entrepreneur est, d'après le droit commun, directement responsable vis-à-vis des tiers de son fait personnel.

ART. V. — Nous avons tenu à préciser que l'indemnité devrait être seulement la réparation du préjudice souffert *réellement*, pour combattre la jurisprudence relative aux surestaries pendant les réparations.

ART. VI. — Cet article n'est que la reproduction des principes posés par la jurisprudence.

ART. VII. — Cet article, par contre, s'écarte des solutions données par les lois et la jurisprudence de divers pays. Nous avons estimé qu'il était peu équitable de ne pas donner à tous les intéressés une action contre toutes les personnes en faute, mais nous avons pensé qu'à raison des règles spéciales du droit maritime, la solidarité prononcée par certaines décisions en pareil cas conduisait à des résultats trop rigoureux. Si l'une des parties en faute

se libère par l'abandon du navire au fond de la mer, l'autre auteur de la faute reste tenu de la totalité des condamnations et est exposé à payer l'intégralité d'un dommage dont il n'a été l'auteur que pour partie. (Voir notamment arrêt de la Cour de cassation du 21 novembre 1896, *Rev. int. du Dr. maritime*, VII, p. 385).

En cas de faute commune les tribunaux devront donc déterminer la proportion suivant laquelle le sinistre doit être attribué soit à l'un, soit à l'autre des capitaines, et ce n'est que dans les limites de ces proportions ainsi fixées que les responsabilités pourront être engagées.

ART. VIII. — Ce texte fait aussi l'application de la jurisprudence la plus généralement suivie. Il s'inspire également de la loi belge sur la matière et correspond à la situation qui se présente le plus souvent dans les compagnies de navigation, où l'équipage n'est jamais engagé par le capitaine.

ART. IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV. — La nature mobilière des navires fait qu'ils sont difficiles à saisir. Nous avons donc suivi l'exemple donné par la loi et la pratique anglaises pour codifier les usages du reste suivis dans nos grands ports en vue de constituer des garanties aux créances nées d'un abordage.

La dation de caution imposée au demandeur en saisie est une précaution contre les poursuites téméraires.

Les mesures conservatoires nécessaires pour constituer une garantie pouvant être ordonnées avant toute décision au fond, il nous a paru indispensable d'imposer, le cas échéant, au demandeur un délai pour intenter son action, le cautionnement ne pouvant demeurer indéfiniment immobilisé au détriment du débiteur éventuel qui peut, du reste, être jugé irresponsable.

ART. XVI. — Application des principes posés par la jurisprudence.

ART. XVII. — Cet article constitue une des innovations du projet.

Il n'est personne au courant des procès d'abordage qui n'ait été frappé des inconvénients que présente l'audition des témoins faite, le plus souvent, fort longtemps après l'événement.

D'autre part, il nous a paru intéressant que les dépositions de gens de l'équipage pussent être contrôlées par les intéressés, qui par télégraphe peuvent à bref délai se faire représenter.

En résumé, nous entendons faire faire après le sinistre une sorte de rapport de mer contradictoire où l'on pourra plus tard puiser des éléments utiles d'information.

ART. XVIII. — Les connaissances spéciales requises en matière d'abordage nous ont fait attribuer compétence exclusive en cette matière aux tribunaux de commerce, tout au moins quand il s'agit de débats entre particuliers.

ART. XIX. — Application des principes posés par le droit commun et par la dernière jurisprudence.

Nous avons toutefois ajouté à la liste des tribunaux compétents le tribunal du port d'attache du navire, qui peut être considéré comme le domicile de ce dernier. Il arrive, en effet, souvent, surtout en France, que les sociétés d'armement ont leur domicile légal en dehors du port où s'exploite leur commerce.

ART. XX. — La question de savoir quelle est la loi applicable en matière d'abordage maritime est une des plus controversée. On établit le plus généralement une distinction entre le cas où l'abordage s'est produit dans des eaux territoriales et celui où il a eu lieu en haute mer. Nous avons estimé qu'il y avait utilité pratique à faire toujours déterminer par la *lex fori* s'il y a eu délit ou quasi-délit et qui est tenu d'indemniser la personne lésée du préjudice souffert. Nos nationaux sont ainsi certains

d'être toujours régis par leur propre loi et les étrangers ne peuvent se plaindre d'être soumis au même traitement que les nationaux. Mais, en ce qui concerne les conséquences des faits ou actes des préposés des propriétaires de navires, nous avons considéré qu'il s'agissait là de fixer les limites d'un mandat donné dans des conditions déterminées, et que la loi sous l'empire de laquelle ce mandat avait été consenti pouvait seule présenter une solution précise à l'abri des hasards de la navigation. (Voir sur ce point Lyon-Caen, *Rev. crit.*, 1896, p. 483.)

ART. XXI. — Article inspiré par la législation belge.

ART. XXII. — Cet article a pour but de permettre à nos nationaux de se défendre devant les tribunaux étrangers où ils peuvent être appelés, sans que cette comparution puisse être considérée comme une renonciation au droit de revision qui appartient aux tribunaux français, lorsque *l'exequatur* d'une décision étrangère leur est demandé.

Le côté pratique de cette solution n'échappera à personne.

ART. XXIII. — Reproduction du nouvel article 436 du Code de commerce, avec l'adjonction d'un paragraphe qui s'impose en cas de demande reconventionnelle.

ART. XXIV. — Disposition nouvelle. En laissant un an aux intéressés pour faire valoir leurs droits, on expose les propriétaires des navires à les laisser improductifs pendant un temps plus ou moins long. Le créancier éventuel doit avoir ses droits limités par la valeur du navire et du frêt après l'abordage.

Après un abordage, un navire, fautif ou non, a presque toujours besoin de réparations.

Le propriétaire qui ignore si on lui fera ou non un procès, qui en ignorera du reste l'issue jusqu'à la solution définitive, peut donc hésiter à remettre son navire en état, si

cette augmentation de valeur doit éventuellement profiter à des créanciers dont les prétentions se manifesteront ou seront consacrées après un temps plus ou moins long.

La procédure que nous proposons a pour but de prendre, en quelque sorte, une photographie du navire, afin d'en déterminer la valeur après le sinistre et de cantonner les droits des créanciers éventuels sur cette valeur ainsi fixée à dire d'experts.

En appelant les intéressés éventuels par les moyens les plus rapides à assister à cette expertise, nous avons voulu donner à cette mesure d'instruction les garanties de tout débat contradictoire.

Tel est, brièvement résumé, l'esprit qui a présidé à ce travail. Puisse-t-il intéresser le public d'hommes d'affaires auquel il s'adresse et surtout leur paraître réaliser un progrès sur la législation actuelle. C'est là notre seul but et notre plus vif désir.

---

#### PROPOSITIONS DE MM. ASSER ET RAHUSEN.

MM. Asser et Rahusen déposent sur le bureau la proposition suivante :

Les membres néerlandais du Comité Maritime International sont d'avis qu'à côté des questions très importantes, concernant l'abordage, traitées dans les publications de ce Comité, les trois questions suivantes, se rapportant à la même matière, mériteraient d'être recommandées à l'examen des associations nationales :

1<sup>o</sup> Quelle est l'influence, que la présence à bord d'un *pilote*, dont l'emploi est *obligatoire*, doit exercer sur la responsabilité du capitaine en cas d'abordage ;

2° Quelle est l'influence qui doit être exercée sur cette même responsabilité par le fait que le navire est *remorqué* ;

3° Ne serait-il pas utile de stipuler dans la loi internationale sur l'abordage que le tribunal, dans le ressort duquel le navire abordant a été *saisi*, est *compétent* pour connaître de l'action en restitution du dommage causé par l'abordage, quelle que soit la nationalité des deux navires ?

*Amsterdam.*

E. N. RAHUSEN.

*La Haye.*

T. M. C. ASSER.

---

DISCUSSION.

M. LE PRÉSIDENT met d'abord en discussion les thèses proposées par M. Franck.

M. ASSER. — Je propose de donner aux propositions de M. Franck la forme de simples questions.

M. FRANCK. — Je me rallie à cet amendement.

M. LE PRÉSIDENT. — La première résolution est celle-ci :

« Le Comité Maritime International décide que la question de l'unification du droit maritime en matière d'abordage est portée à l'ordre du jour et sera soumise aux Associations nationales affiliées. »

La question de l'abordage réunit en ce moment de nombreuses sympathies; elle est de celles qui peuvent trouver une solution uniforme sans que des intérêts nationaux soient sacrifiés les uns aux autres ou sans que dans un même pays les intérêts des armateurs doivent céder le pas aux intérêts de la cargaison.

Je propose donc de consacrer tout d'abord notre activité à cette question.

La proposition est adoptée à l'unanimité.



M. LE PRÉSIDENT. — La deuxième question est ainsi conçue :

« Convient-il qu'en cas d'abordage fortuit chacun supporte son dommage ?

Y a-t-il lieu de déroger à cette règle dans le cas où l'un des navires était à l'ancre tandis que l'autre était en marche ? »

M. DOUGLAS OWEN. — Au point de vue anglais, il conviendrait de déterminer ce qu'on entend par abordage fortuit. Je propose d'ajouter que nous comprenons par là le cas que l'on désigne en Angleterre par les mots « inévitable accident ».

M. CLUNET appuie cette proposition.

M. AUTRAN. — Il me semble qu'il serait utile de faire porter la question non seulement sur l'abordage par cas fortuit mais aussi sur l'abordage par force majeure.

M. GOVAERE. — Est-il nécessaire de prévoir spécialement le cas où l'un des navires est à l'ancre ? Pourquoi entrer dans ces détails ?

M. FRANCK. — Je pense que cette partie de la question est la seule qui soit véritablement utile et pour cette raison j'estime qu'elle doit être maintenue. En principe, en effet, toutes les lois admettent que nul ne répond des événements de force majeure ou des accidents purement fortuits. Mais certaines législations et notamment les lois hollandaises et portugaises dérogent à ce principe pour le cas où l'un des navires est à l'ancre. Cette dérogation ne me paraît pas justifiée, mais elle existe et il convient donc d'en faire l'objet de l'examen que nous demandons aux Associations Nationales.

La proposition est adoptée telle qu'elle a été formulée par M. le Président, mais avec les amendements de M. Owen et de M. Autran.

M. LE PRÉSIDENT. — La question suivante est conçue comme suit :

« L'abordage douteux doit-il être traité comme l'abordage fortuit ? »

M. CLUNET. — Cette question est intéressante bien que là où l'abordage douteux est traité différemment de l'abordage fortuit, l'opinion générale est que cette dérogation au droit commun n'a pas de raison d'être.

La proposition est adoptée.

M. LE PRÉSIDENT. — La quatrième question porte :

« Si l'abordage a été causé par une faute unique, tous les dommages doivent-ils être subis par le propriétaire du navire à bord duquel cette faute a été commise ? »

M. DOUGLAS OWEN. — Je voudrais demander à l'assemblée si elle entend par cette question préjuger le point de savoir si c'est le propriétaire qui est responsable de la collision. Comme vous le savez il existe à cet égard deux systèmes. En Angleterre nous considérons que la responsabilité pour dommages causés par abordage est une responsabilité personnelle de l'armateur, laquelle s'étend en principe à tous ses biens, sauf que le chiffre de cette responsabilité est limité.

Sur le Continent au contraire la responsabilité semble s'attacher au navire, qui est en principe le seul bien sur lequel l'armateur soit responsable.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous ne préjugeons pas cette question : nous demandons uniquement à qui incombe la responsabilité lorsqu'une seule faute est cause de l'abordage.

La proposition est adoptée.

M. ASSER. — Je pense qu'il y aurait lieu d'insérer ici les propositions que les délégués hollandais vous font au sujet du pilotage obligatoire et du remorquage.

M. AUTRAN appuie cette proposition et donne lecture des textes formulés à cet sujet dans le projet de la loi française sur l'abordage préparé par lui.

M. FRANCK. — Ne conviendrait-il pas de s'expliquer sur ce que l'on entend par pilotage obligatoire? Dans plusieurs pays le pilotage n'est pas obligatoire en ce sens qu'il est permis de ne pas prendre de pilote. La seule chose qui soit obligatoire c'est le paiement de la taxe ou de l'impôt de pilotage. A mon avis, pareil pilotage n'est pas un pilotage obligatoire.

M. SIEVEKING. — En Allemagne nous n'entendons par pilote obligatoire que celui à qui le capitaine doit remettre son commandement.

M. SPÉE. — La loi belge considère le pilote comme un simple conseil.

M. MAC ARTHUR. — En Angleterre on ne considère comme pilote obligatoire que celui auquel le capitaine est tenu d'obéir. En pareil cas l'armement n'est responsable que s'il est démontré que le capitaine ou son équipage n'ont pas suivi les instructions données par le pilote.

M. RAHUSEN. — Je propose de ne point ajouter à la question une définition du pilotage obligatoire. Les Associations nationales, en nous répondant, indiqueront naturellement les solutions diverses qu'il convient d'adopter selon le rôle donné par chaque législation au pilote.

M. FRANCK. — Quant au remorquage la tendance de la jurisprudence en Belgique est de placer la responsabilité là où s'est trouvé le commandement de la traîne formée par le remorqueur et son remorqué. C'est ainsi qu'en matière de navigation maritime on considère généralement que le remorqué est responsable parce que c'est lui qui généralement commande le train de remorque. Mais la solution inverse est généralement adoptée en matière de navigation intérieure. Quant à la solidarité du remorqué et

des remorqueurs à l'égard des tiers c'est une question controversée. On a souvent jugé qu'à l'égard des tiers le remorqueur et le remorque forment un seul tout, mais on a également admis que si le remorqueur n'a commis aucune faute il est injuste de lui faire payer pour le remorqué.

M. RAHUSEN. — Les deux questions méritent d'être examinées et je propose les rédactions suivantes :

« Quelle est l'influence que la présence à bord d'un pilote dont l'emploi est obligatoire doit exercer sur la responsabilité en cas d'abordage ? Quelle est l'influence qui doit être exercée sur cette même responsabilité par le fait que le navire est remorqué ? »

Ces deux propositions sont adoptées.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons maintenant à une question de haute importance et comme vous le savez vivement débattue :

« En cas d'abordage par faute commune le dommage causé aux navires doit-il être réparti proportionnellement aux degrés des fautes respectives ? »

M. ASSER. — Le Comité verrait-il un inconvénient à formuler la question d'une manière plus générale et à demander simplement quelle est l'influence qui doit être exercée sur la responsabilité par une faute commune. Dans notre pays également plusieurs hommes compétents se sont prononcés pour la règle proportionnelle. Je sais avec quelle faveur elle est accueillie en Allemagne et en Angleterre, mais il me semble qu'il faut adopter comme règle de poser des questions générales qui ne marquent aucune préférence pour l'une ou pour l'autre des systèmes en présence.

M. RAHUSEN parle dans le même sens.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions en effet donner satisfaction à nos collègues hollandais. A mon tour je

demande s'il n'y aurait pas lieu de s'occuper également de la cargaison.

M. SIEVEKING. — J'appuie cette dernière proposition. La question du sort à faire à la cargaison doit être résolue. Il s'agit de savoir si on donnera un recours à la cargaison contre les deux navires pour l'intégralité du dommage ou si le dommage causé aux cargaisons sera partagé d'emblée dans la même proportion que le dommage causé aux navires.

M. AUTRAN. — Je propose de demander s'il y a lieu de prononcer en cette matière des condamnations solidaires.

M. FRANCK. — De droit commun il est généralement admis que les tiers, comme le sont les propriétaires de la cargaison, ont un recours solidaire contre les auteurs responsables du dommage. Si ensuite celui des deux navires qui a payé l'intégralité du dommage à la cargaison veut prendre son recours contre l'autre navire il est évident qu'il n'aura ce recours que dans la mesure dans laquelle ce navire aura été déclaré responsable de la collision. On arrivera donc en fin de compte à répartir proportionnellement aussi bien le dommage au corps que le dommage à la cargaison, mais il est des cas dans lesquels ce système ne donne pas une solution satisfaisante. L'un des navires peut être perdu et alors le navire qui aura payé tout le dommage à la cargaison se trouvera sans recours. Ou bien encore il y aura une clause d'exonération dans les connaissements. Que ferez-vous alors ? Si vous dites que cette clause est sans efficacité entre les deux navires vous donnez aux propriétaires de la cargaison qui ont accepté cette clause un moyen d'échapper à leur contrat. Si, au contraire, vous dites que le navire, qui est protégé par pareilles clauses, ne peut être recherché ni par les propriétaires de la cargaison qu'il

a transportée ni par l'autre navire au cas où celui-ci a payé tout le dommage, vous arrivez à cette conséquence injustifiable que l'un des navires finira par supporter définitivement toutes les avaries occasionnées aux marchandises de l'autre navire sans que l'on ne tienne compte de la répartition proportionnelle.

N'évite-t-on pas toutes ces difficultés si l'on décide que le dommage réparti à proportionnellement est non seulement le dommage aux navires mais aussi le dommage aux cargaisons ?

Nous aurons à examiner quel est le système préférable.

Sur la proposition de M. le Président et de M. Autran la question est formulée dans les termes suivants :

En cas d'abordage par faute commune qui doit supporter le dommage causé aux navires et aux cargaisons ? Y a-t-il lieu de prononcer en semblable matière des condamnations solidaires ?

Adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — La question suivante est formulée comme suit : « Les dommages — intérêts alloués en matière d'abordage doivent-ils constituer une répartition complète du préjudice occasionné ? »

M. FRANCK. — Dans certaines législations on considère comme ne rentrant pas dans les dommages intérêts, le chômage industriel c. à d. le tort occasionné à l'armateur par la privation du navire perdu dans l'abordage ou chômant par suite des réparations. Dans ce système on écarte ainsi des frais extraordinaires qui sont pourtant la suite de la collision.

Je me permets de demander à notre collègue M. Autran si sa proposition soumise à l'association française est l'expression de la même tendance.

M. AUTRAN. — Nullement. J'ai simplement voulu mar-

quer que s'il faut allouer le dommage réel il ne faut rien allouer de plus et que certains tribunaux se montrent beaucoup trop généreux en matière de jours de chômage, notamment en calculant ceux-ci aux taux des surestaries.

M. RAHUSEN. — L'objet de la proposition est donc de placer l'abordage sous l'empire du droit commun et de considérer comme dommage ce que les Romains appelaient « *damnum emergens et lucrum cessans*. »

M. LE PRÉSIDENT. — Nous sommes d'accord.

\*  
\* \*

M. LE PRÉSIDENT. — La proposition suivante est celle de nos collègues hollandais relative à la compétence du Tribunal du lieu dans le ressort duquel le navire abordé a été saisi.

M. LECLERCQ. — Il me semble que la compétence relève essentiellement de l'organisation judiciaire et des lois de procédure dans chaque état.

M. SPÉE. — La question posée n'est qu'une partie d'une question plus vaste que personne ne peut songer à discuter actuellement dans son ensemble. Pourquoi alors en commencer l'examen par un élément qui ne doit pas être considéré comme indépendant de l'ensemble ?

M. ASSER. — Il arrive souvent qu'un navire est saisi dans un port. Dans ce cas il me semble qu'il serait désirable que les tribunaux de ce port fussent compétents pour connaître de l'abordage : c'est là que se trouve l'équipage et c'est là que l'on fera le plus facilement l'instruction de l'affaire.

M. AUTRAN. — A Marseille ce cas ne donne pas lieu à difficultés. Plutôt que de laisser mettre son navire à la chaîne, l'armateur donne caution et le procès se plaide devant nos tribunaux. Mais je pense qu'il n'est pas indispensable de discuter le seul cas de compétence dont parlent nos amis hollandais avant de se rendre compte du

système général qu'il faut suivre par la compétence de Tribunaux en matière d'abordage. J'ai cependant une proposition à faire et je suis convaincu qu'elle répond au désir de nos amis hollandais.

Quand l'abordage vient d'avoir lieu il importe que certaines mesures puissent être prises sans retard. Au sujet de ces mesures il serait utile de poser une question et il me semble que nous pourrions pour le moment nous en tenir là et ne pas parler encore de la compétence quant au fond même du litige.

M. ARTHUR. — En Angleterre, les actions d'abordage sont généralement dirigées contre le capitaine, mais il est possible de former une action *in rem* contre le navire quand celui-ci se trouve dans les limites des juridictions anglaises.

MM. ASSER et RAHUSEN déclarent se rallier à la proposition de M. Autran.

M. LE PRÉSIDENT. — La proposition suivante est ainsi conçue : « Y a-t-il lieu de subordonner l'action du chef d'abordage à un protêt ou à une autre formalité préalable ? » Sur ce point, Messieurs, nous devons reconnaître que la législation de la Belgique est très arriérée. Nous avons conservé l'obligation de protester dans les 24 heures, de notifier ce protêt et d'agir en justice dans le mois, mais déjà l'Association belge pour l'unification du Droit maritime s'est prononcée en faveur d'une réforme complète de cette législation formaliste et surannée. Il convient que le Comité maritime international réunisse sur cette question les réponses des Associations constituées dans les pays où l'action d'abordage est soumise au droit commun et débarrassée de ces formalités inutiles.

Adhésion.

M. LE PRÉSIDENT. — Enfin la dernière question est relative à la prescription.

La proposition est adoptée.



DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

M. LE PRÉSIDENT. — Je propose de discuter la question relative à la responsabilité des propriétaires de navires avant les questions relatives au droit réel.

Adhésion.

M. CLUNET. — Est-il nécessaire d'examiner cette question actuellement et ne pourrions nous en tenir à la matière de l'abordage ?

M. MC. ARTHUR. — Je prie le Comité de ne pas entrer dans cette voie et cela au point de vue de l'Angleterre.

En Angleterre, en effet, la question de l'abordage et la question de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires sont considérées comme étroitement unies.

M. OWEN. — J'insiste dans le même sens. Ce sont les armateurs qui se sont prononcés pour la réforme de la loi anglaise en matière de faute commune, et ils ont réclamés également une réforme de la loi de limitation de responsabilité. C'est la même députation qui a signalé les deux questions au Gouvernement. On peut penser que ces matières ne sont pas unies par un lien nécessaire mais en fait elles se présentent en Angleterre comme devant recevoir en même temps une solution. Il ne faut donc pas que nous reportions chez nous des propositions sur la loi en matière d'abordage si nous ne pouvons pas en reporter en même temps sur la loi de responsabilité des armateurs.

M. LE PRÉSIDENT. — Je suis d'avis qu'il convient de donner satisfaction au désir de nos collègues anglais. M. Cattier s'est occupé de rédiger pour le Comité un travail de droit comparé sur cette question, il n'a pu l'achever mais nous le transmettrons à tous les membres du Comité.

Quant à la proposition d'ajournement, j'estime que la question est vaste et qu'il est désirable d'en commencer l'examen sans retard.

M. AUTRAN. — Si nos collègues anglais estiment qu'il y a lieu de s'occuper de la responsabilité des armateurs en même temps que des questions d'abordage, je n'y vois pas d'inconvénient, mais je me permets de leur dire que sur le continent la responsabilité des armateurs est limitée d'une manière générale et non pas seulement en ce qui concerne l'abordage.

M. OWEN ET M. Mc. ARTHUR déclarent qu'ils soumettront à l'assemblée de l'après-midi une proposition au sujet de cette question.

M. LE PRÉSIDENT. — Il est donc décidé que la matière de la responsabilité des propriétaires de navires fera l'objet de nos travaux en même temps que la question de l'abordage.

Adhésion.

---

#### DROIT RÉEL.

M. LE PRÉSIDENT. — Je propose d'ajourner cette question à une prochaine conférence sauf que M. Franck a une communication à vous faire à cet égard. Cet ajournement me paraît d'autant plus nécessaire que M. Lyon-Caen n'est point parmi nous ; or, nous ne pouvons pas songer à discuter la question de la loi du pavillon hors sa présence.

M. FRANCK. — Récemment le Gouvernement de l'empire allemand a envoyé au Gouvernement belge une requête de la Chambre de Commerce de Duisbourg. Cette requête tendait à obtenir l'application de la loi du pavillon à tout ce qui concerne les hypothèques sur navires rhénans. Vous savez que les bateaux d'intérieur faisant la navigation du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut maritimes ont une valeur et un tonnage souvent considérables. Aussi est-il permis de les grever d'hypothèques en Hollande et en

Allemagne et un projet de loi tendant au même effet a-t-il été déposé en Belgique.

La Chambre de Commerce de Duisbourg demandait que les hypothèques constituées dans un pays soient également respectées dans les pays voisins où les navires rhénans sont exposés à être saisis.

Le Gouvernement belge a transmis cette requête à l'Association belge pour l'Unification du Droit maritime. Celle-ci a fait remarquer qu'il convenait d'avoir des navires de mer le même souci que des navires rhénans, et s'est ensuite prononcée pour le principe préconisé par la Chambre de Commerce de Duisbourg. Elle a toutefois fait observer qu'il convenait de régler en même temps non seulement ce qui touche l'hypothèque mais aussi ce qui touche à la propriété des navires et aux autres droits réels.

M. SIEVEKING. — La Chambre de Commerce de Hambourg a eu connaissance de la pétition de la Chambre de Commerce de Duisbourg. Elle a également demandé que l'on fit pour les navires de mer ce que la Chambre de Commerce de Duisbourg désirait voir faire pour les navires d'intérieur.

M. AUTRAN. — Il me semble évident que les droits réels et la propriété des navires ne peuvent pas être soumis à un régime différent de celui qui régit l'hypothèque maritime.

M. FRANCK. — Notre collègue, M. Platou, professeur à l'Université de Christiania, nous a adressé une note étendue au sujet de cette question ; elle est à l'inspection des membres présents.

M. LE PRÉSIDENT. — La proposition de remettre la discussion de cette question à une prochaine session est adoptée.

La séance est levée à une heure.

---

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI.

Après la séance publique le Comité rentre en séance.

M. LE JEUNE donne lecture du projet de statuts élaboré par la Commission spéciale.

Après une courte discussion ce projet est adopté.

Il figure en tête du présent bulletin.

Il est ensuite procédé à la nomination des membres du Bureau permanent.

Sur la proposition de MM. Clunet et Autran le Comité désigne comme :

*Président* : M. A. Beernaert, Ministre d'État, Président de la Chambre des Représentants, à Bruxelles.

*Vice-Président* : M. Charles Le Jeune, Courtier d'Assurances et Dispatcheur, à Anvers.

*Secrétaire-Général* : M. Louis Franck, Avocat, à Anvers.

Sont ensuite désignés comme *membres* :

Pour l'Allemagne : M. Sieveking, Président de la Cour Hanséatique, à Hambourg.

Pour la France : M. Autran, Avocat à Marseille.

Pour les États-Unis : M. Harrington Putman, Avocat, à New-York.

Pour l'Italie : M. Pipia, Professeur de Droit maritime, à Gènes.

Pour la Grande Bretagne et Irlande : M. Mc Arthur, ancien Président de la Chambre de Commerce, à Liverpool.

Pour la Norvège : M. Platou, Professeur à l'Université de Christiania.

Pour les Pays-Bas : M. Rahusen, Sénateur, à Amsterdam.

Pour la Russie : M. de Martens, Professeur à l'Université de St-Pétersbourg.

Pour le Danemark : M. Hindenburg, Avocat à la Cour suprême, à Copenhague.

La Conférence décide de publier un bulletin.

---

#### RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

M. DOUGLAS OWEN donne lecture de la proposition suivante qui est adoptée après une courte discussion :

In view of the diversity in the laws of maritime nations as to the measure of the shipowners' responsibility for damages resulting from collision, and in order to arrive at a basis for an international law on the subject, the opinion of the national associations is sought on the following questions :

*a)* Whether the liability of the shipowner should be a personal liability, and, if so, whether it should be limited, and to what extent ? *b)* Or whether it should be restricted to the ship, including the freight and any property of the shipowner remaining in the ship after the collision ?

A raison de la diversité des lois des nations maritimes quant à l'étendue de la responsabilité du propriétaire de navire pour les dommages résultant d'un abordage, et en vue d'arriver à une base pour une loi internationale sur la matière, les associations nationales sont sollicitées de donner leur opinion sur les questions de savoir :

*a)* Si la responsabilité du propriétaire de navire doit être une responsabilité personnelle, et, si oui, si elle doit être limitée, et jusqu'à quel point ? *b)* Ou si elle doit être restreinte au navire, y compris le fret et tout droit du propriétaire sur le navire après l'abordage ?

---

SÉANCE PUBLIQUE.

A quatre heures une séance solennelle et publique a eu lieu au palais du Conseil provincial du Brabant,

M. le ministre d'État Beernaert préside, assisté de M. l'avocat Franck.

Dans l'assistance on remarque outre les membres du Comité : MM. Begerem, ministre de la Justice ; Nyssens, ministre de l'Industrie et du Travail ; Baron Lambermont, ministre d'État ; Motte, premier président de la Cour d'appel de Bruxelles ; Landrjen, bâtonnier de l'ordre des avocats près la Cour d'appel de Bruxelles ; Smekens, président honoraire du Tribunal civil d'Anvers ; Van den Broeck, armateur et membre de la Chambre des représentants ; Corty, secrétaire de la Chambre de commerce d'Anvers ; Léon Van Peborgh, dispacheur ; Ortmans, directeur des armements de la Société Cockerill ; Gerlinger, armateur ; Morren, président de la Chambre arbitrale des grains et graines d'Anvers ; W. Engels, président du Comité d'assureurs maritimes à Anvers, etc.

M. le président ouvre la séance et prononce le discours suivant :

DISCOURS DE M. BEERNAERT.

*Messieurs,*

En ouvrant la séance, je n'ai pas à vous faire de discours.

Toutes les personnes qui nous font l'honneur d'assister à cette réunion connaissent le but que nous voulons poursuivre et en apprécient l'importance.

Ce serait donc perdre du temps que de prétendre démontrer une fois de plus l'immense avantage qu'il y aurait à voir une législation uniforme se substituer aux règlements divers dont les choses de la mer sont encore aujourd'hui l'objet.

Rien de plus évidemment cosmopolite que le commerce maritime. Un même armement comprend presque toujours des intérêts qui concernent des nationalités diverses, et en cas de conflit, on ne sait souvent à quelle législation revient la préférence. Ce même armement est d'ailleurs assujéti à des obligations et à des formalités différentes suivant l'endroit où le navire aborde ou fait relâche.

Et le conflit des lois se présente dans des conditions plus graves encore lorsque c'est en pleine mer que viennent se heurter des vaisseaux de nationalité différente.

Inutile d'insister sur les inconvénients de tout genre qui résultent de la situation actuelle, — personne ne les conteste, — et lorsqu'on marche à la conquête d'un progrès, c'est déjà une grande force que de pouvoir dire qu'au moins dans son principe, il est admis par tous. Ce qui était essentiel c'était donc de choisir la voie la meilleure et la plus prompte pour arriver à la réalisation de nos vues.

On a cherché naguère à réaliser des progrès de détail et l'on y a réussi dans une certaine mesure. — Tel était le but qu'a poursuivi, après des études comparatives approfondies, la grande *International Law Association* d'Angleterre, et dans le cours de ces dernières années, les règles d'York et d'Anvers, en matière d'avaries grosses, ont constitué une amélioration fort appréciable.

Depuis, des essais plus systématiques ont fait l'objet de tentatives sérieuses au congrès d'Anvers en 1885, à celui de Bruxelles en 1888, à celui de Gènes en 1892. Il s'est fait là une énorme dépense de science, de talent et de bonne volonté. Des matériaux importants ont été recueillis et n'attendent qu'à être mis en œuvre.

Auparavant déjà les inconvénients de l'état des choses actuel avaient été mis en complète lumière dans une enquête ordonnée par le Gouvernement italien et qui a été

analysée dans le beau livre de notre collègue, M. Boselli, que tous nous regrettons de ne pas voir ici aujourd'hui.

Mais l'expérience a prouvé que ce n'est pas avec des congrès internationaux seulement que notre but pourra être atteint. — Ils sont l'occasion de travaux remarquables et de charmantes relations, les spécialistes sortent de là mieux renseignés et plus convaincus, le public même applaudit — distraitement parfois — à quelques beaux discours. Mais l'impression produite et l'influence ne sont qu'éphémères. Notre époque toujours pressée passe bientôt à d'autres préoccupations et les Gouvernements oublient, tout comme le public lui-même.

C'est pourquoi, messieurs, nous avons pensé qu'il fallait que notre idée fut personnifiée dans chaque pays maritime par une association nationale permanente, qui puisse tenir l'opinion publique en haleine et demeurer sur la brèche jusqu'à ce qu'enfin nous ayons ville gagnée.

Pour bien faire, ces associations doivent être en rapport entre elles, elles doivent combiner leurs études, leurs actions et leurs efforts. — Et c'est ce lien commun que voudrait exprimer le comité maritime international qui tient en ce moment sa première réunion.

Nous avons eu, messieurs, tout d'abord à confirmer et à compléter l'organisation de ce comité et j'ai la satisfaction de vous annoncer que l'on y est aisément parvenu. Quelques indications seulement à ce sujet. Le comité se composera d'une part des membres titulaires et surtout des hommes éminents des divers pays maritimes qui en ont conçu la fondation, d'autre part de délégués des diverses associations nationales.

Le comité aura un bureau permanent élu pour trois ans.

Nous avons ensuite à nous occuper des diverses associations nationales et c'est à leur prompt constitution que doit s'attacher notre effort, puisque c'est par ces



associations qu'il faudra agir sur les divers Gouvernements.

Déjà, nous avons reçu à ce sujet des renseignements fort satisfaisants. L'association française est constituée sous la présidence de notre éminent collègue, M. Lyon-Caen, et comme il fallait le désirer, elle comprend non seulement des sommités du barreau, mais de hautes notabilités du commerce, de l'industrie des transports, de l'armement, de l'assurance, etc.

L'association néerlandaise est constituée dans les mêmes conditions d'influence.

L'association belge a été constituée la première de toutes, et c'est parce que je suis son président et que la réunion de cette année a lieu à Bruxelles, que j'ai en ce moment l'honneur, auquel je suis fort sensible, d'occuper ce fauteuil.

L'*International Law Association* constitue depuis longtemps un organisme tout préparé et nous espérons qu'elle va constituer une section du droit maritime qui se mettra en rapport avec nous ; déjà à cette session elle nous a envoyé des délégués spéciaux.

Aux États-Unis, notre collègue M. Harrington Putnam et les magistrats éminents qui se sont joints à lui ne tarderont pas — nous avons tout lieu de l'espérer — à former un groupe national, dont le concours nous sera éminemment précieux.

L'association allemande n'est pas encore constituée, mais nous avons dans ce grand pays de précieux alliés. Le D<sup>r</sup> Sieveking, président de la Cour supérieure hanséatique à Hambourg, nous dira tout à l'heure que l'Allemagne vient de faire un pas décisif dans la voie de l'unification de la législation maritime, en adoptant la règle de la répartition proportionnelle de l'indemnité, lorsque le dommage

causé par un abordage, est le résultat d'une faute commune.

M. Pipia, professeur de droit maritime à Gênes, nous annonce également la prochaine constitution d'une association italienne, et nous avons de bonnes nouvelles analogues de la Scandinavie.

J'espère que bientôt nous pourrons en dire autant de la Russie, où déjà M. de Martens nous apporte un concours de tout premier ordre, de l'Autriche-Hongrie, de l'Espagne, de la Roumanie, etc.

Nous avons enfin à arrêter un premier programme. Les questions qu'embrasse le droit maritime sont immenses comme la mer elle-même, et vouloir les traiter toutes en même temps, serait disperser notre effort, par là même l'affaiblir.

Mon ami, le baron Lambermont, disait naguère au congrès de Bruxelles qu'il connaissait plus d'une conférence dont les vœux dormaient au fond des chancelleries et que pour éviter semblable infortune, rien n'est plus important que de préciser et de spécifier.

Nous nous sommes inspirés de ces sages conseils, et tous d'accord nous proposons aux associations nationales de mettre tout d'abord à l'étude les questions vastes et complexes que soulève la matière des abordages et puis aussi la responsabilité des propriétaires.

Nous avons même arrêté un certain nombre de questions relatives à ces objets et sur lesquelles les diverses associations seront priées d'exprimer leur avis.

Voilà, messieurs, où nous en sommes, et je me permets, en terminant, d'exprimer ma confiance dans le succès, — dans le prompt succès de nos efforts communs. Nous n'avons pas à interroger l'horizon, à tâter le terrain. Il est tout indiqué et comme illuminé d'avance par les remarquables travaux déjà accomplis; nous avons pu constater

ce matin un tel bon vouloir, un si sincère esprit de bienveillante conciliation, qu'il est impossible que nous ne soyons pas bientôt d'accord; — et devant l'opinion commune des spécialistes et des principaux intéressés, quel est le Gouvernement qui voudrait résister. (*Applaudissements.*)

---

La parole est à M. DOUGLAS OWEN, Président de l'Association des Dispacheurs anglais.

#### RAPPORT DE M. DOUGLAS OWEN.

The liability of shipowners for damages caused by collision for which their servants are to blame has already been widely discussed. The request of the Comité Maritime International must be my excuse for adding anything on the subject. On the inconvenience, the often injustice to shipowner and others, and the international discredit arising out of the divergence of the various laws now in force, it is needless to enlarge; upon this point, at any rate, there can be no conflict of opinion. The first step towards any reform is the securing of a general recognition of its necessity. This step has already been successfully taken. The next should be to obtain a consensus of opinion as to the principles on which the reform is to proceed. For until such agreement shall have been arrived at, it is obvious that no real progress can be made towards the goal. But in the present case no agreement can well be come to respecting the universal law to be advocated, until the leading features of the laws to be amended have been thoroughly grasped. The object of this paper is :

1. To set forth briefly and clearly the leading features of the existing British law ;

2. To indicate the particulars in which English shipowners are now seeking to amend it ; and

3. To consider how far the British law, as it stands, can logically be commended for universal adoption.

### **1. The British Law as it exists to-day.**

To properly understand the law, it may be well to look briefly at the principle which supports it, and the process of its historical development.

It is an axiom of British jurisprudence that every employer of labour is personally responsible for the consequences of his servants' wrongful acts committed within the general scope of their employment. The employer personally is liable, and through him all his property. The principle applies to employers of labour both on shore and afloat ; to the owner of ships and the owner of wheeled vehicles. Such is the employer's liability by common law, and, by the same law, it is unlimited. In the case of the shipowner, however, a statutory limit has been enacted in his protection. Its history is as follows.

In 1734 an Act was passed to limit shipowners' personal liability for loss, &c., by misappropriation of cargo, to the value of his ship concerned and her freight in course of being earned. The object of this modification of the common law was definitely declared to be the importance of fostering the national shipping industry by prevention of discouragement to persons inclining to engage in it. The application of this system of limitation was in progress of time gradually extended, with the final result that to-day a shipowner's pecuniary responsibility for damages caused by the wrongful navigation of his ship may be limited by him to £ 8 per ton, with an additional liability of £ 7 per ton (£ 15 in all) for loss of life or personal injury. If, however, any blame attaches to him personally, he forfeits the statu-

tory right to limitation. The first limitation enacted for collision damages, fixed in 1813, was the value of the wrong-doing ship and her freight, the liability remaining, however, in its nature personal. When in 1862 this value was fixed at £ 8 per ton, that figure was adopted on the basis that the aggregate tonnage of British shipping, divided into the estimated aggregate value, indicated an average value of about £ 8 per ton ; and £ 8 per ton was adopted accordingly. The further £ 7 in the event of life claims was apparently added in order to preserve the £ 15 liability for life claims enacted by an earlier statute. So that an £ 8 valuation being thus fixed, the liability of the owner of a vessel of 1,000 tons, worth say 10/- per ton or £ 500 ; and the liability of the owner of a vessel of 1,000 tons, worth say £ 24 per ton or £ 24,000, became and now remains in each case £ 8 per ton or £ 8,000. Consequently, in identical circumstances of fault and damage, the owner of the one ship is liable up to 16 times the value of his ship, whilst the maximum liability of the other is only 1/3rd of the value. If this arbitrary assessment of liability be looked at from the point of view of individual shipowners, it is obvious that much can be argued against it. And as a fact the owners of low-valued vessels, as will presently appear, are now arguing strongly against it. They describe it in terms as an « absurd and unreasonable system ; » though whether the inequity of the situation appeals with equal force to the owners of high-valued vessels may perhaps be doubted. On the other hand, if British shipping be viewed as a whole : be viewed collectively ; the fixing of an all-round value for collision purposes has something to be said for it. For in the long run the system will, at least in theory, yield to injured parties the same amount of compensation as if each ship were dealt with according to its value : that is, of course, if £ 8 be really the average value

per ton. And though the injured party, whether shipowner or cargo-owner, may in the case of a highly-valued wrongdoing vessel obtain less compensation than he would receive if no statutory value existed, on the other hand if the wrongdoing vessel be of low value, the statute will give him more. So that so far as the sufferer in the abstract is concerned, he can reasonably be expected to take his chance, without grumbling.

There are two points, two most important matters of principle, in which the British law of maritime collision differs from that of most maritime States. The first is the Basis of Liability, *i.e.*, whether it should be a property or a personal liability. The second, the principle on which in cases of « Both to blame » the liability should be apportioned. Having set forth the British law as regards the first, let me now devote a short space to the second. Namely, *The Apportionment of Liability in cases of « both to blame. »*

It is well known that with this liability there are 4 methods of dealing, viz. (1), (2) and (3) by aggregating the damages and

- (1) Apportioning them according to the degree of fault;
- (2) Apportioning one-half to each vessel ;
- (3) Apportioning them according to the value of each ship ; and another method whereby ;
- (4) Each vessel bears its own damage.

Of this embarrassing choice of alternative, the second is that adopted in Great Britain and the United States. As to the remainder, some are selected in some countries, some in others.

With respect to the British (2) there is nothing to be urged in its favor except its apparent antiquity (\*) and its

---

(\*) The ancient law of Wisbuy runs as follows : — « If a ship under sail does damage to another, the master and mariners of the ship

extreme — its cast-iron — simplicity. And it makes the position no better when it is remembered that a merely technical offence which in a particular case might have contribute to the collision, is in Great Britain treated exactly the same as a gross fault of navigation which in the same case actually caused the disaster.

The foregoing is a summary of the existing British Law so far as for present purposes it is necessary to define it. The following, briefly sketched, are

## **2. The Reforms now aimed at by English Shipowners.**

Quite recently a deputation of shipowners petitioned the Attorney-General in favor of a reform of the existing law. They urged, in effect :

A) That in cases of « Both to blame » the damages should be apportioned according to the degree of fault.

B) That in place of a personal liability the shipowners' liability should be limited to *the vessel actually in collision*.

C) That the statutory £ 8 (and £ 15) limit should be maintained to protect owners of vessels worth more than £ 8 per ton.

D) That the liability for damage to fixed objects (docks, quays, &c.) should be placed on the same footing as liability for damage to shipping. (This item of the petition seems reasonable enough, but need not in this paper be further referred to.)

The deputation argued that the cost of ships is now less than formerly, and that the average value of £ 8 per ton, which was fixed in 1862, is now excessive.

---

doing the damage must swear they did not do it designedly, and could not help it, and then the damage shall be borne by both ships in equal proportion ; and if they refuse to swear, the damage shall be paid by the ship that did it. » But possibly this law contemplates cases rather of inevitable accident than of both to blame.

The Attorney-General, it is satisfactory to notice, declared himself in favor of proposal A. As regards B and C, he did not believe that Parliament would agree to depart from the present system of a fixed statutory liability. He expressed surprise at the statement that £ 8 is now too high an average value, and suggested that statistical figures should be submitted by the petitioners in proof of their contention. The petitioners are now, it is believed, collecting statistics accordingly. If, as they declare, vessels are now worth less than formerly, the £ 8 limitation should certainly, having regard to the principle on which it was calculated, be proportionately reduced. And any evidence which shipowners may produce in support of their contention should receive, and no doubt will receive, the full consideration which it will deserve.

The petition that « Both to blame » liabilities should be apportioned according to the degree of fault, betokens a complete change of British shipowning opinion. From the point of view of international reformers, such a change is eminently gratifying. It remains for all International Law Societies which deal with maritime affairs, to energetically proceed with an agitation which in this particular has now enlisted British shipowners on its side.

### **III. The British Law, as regards the Basis of Compensation, considered on its Merits.**

It is conspicuous that between the British system and the system or systems elsewhere adopted — which latter, merely for convenience of contradistinction may be comprehensively referred to as the « Continental system » — there is a difference of vital principle. The British system holds the shipowner personally liable up to the (statutory) value of his ship, whether after the collision she sink or



float. The Continental system makes, in effect, the wrongdoing vessel and not her owner liable, so that the owner is absolved from all liability if his ship be lost, or if he elect to abandon her to the injured parties. So long as this difference remains in force, any same system, seems out of the question. The difference of principle, Personal Liability *v.* Property Liability, is a stone wall across the path of reform, and until it shall have been removed, the various points of difference in international law and usage which arise out of it seem destined to remain. From the point of view of universal convenience, it is much less important that the universal law should be in strict accord with the principles of abstract justice, than that a universal law should exist. And I, for my part, would rather see the British principle abolished in favour of the Continental system, than that Great Britain should remain deprived of the immense advantage to be conferred by a uniform international law. Such an abolition, however — and the opinion of the Attorney-General emphasises the conclusion — seems very improbable. It is hardly to be expected that the British Legislature will, merely for the sake of international uniformity, throw over a common law principle so firmly woven into the system of the national jurisprudence; or that, being by far the largest owner of the world's shipping, the State will consent thus late in its maritime history to reverse a fundamental law merely for the sake of placing its maritime law on the same footing as the laws of other States, — States which may have reasons for extending to the national shipping encouragements not deemed necessary by the British Legislature. So that uniformity, if attained at all, is apparently more likely to be gained by a universal recognition of the soundness of the legal principle accepted by the British Legislature than by any reversal of the British law. And

that, viewed as an abstract principle of justice, the British law is in fact sound, will surely not be denied. It is reasonable to assume — I have no knowledge as to the fact — that in most countries the legislative principle of liability for injuries generally is that of pecuniary responsibility of the wrong-doer is not limited to the value of the property or thing causing the injury. If this assumption be well founded, on what logical grounds is the legal responsibility of a shipowner who causes damage by means of his ship, whether in dock, in harbour or at sea, to be distinguished, for example, from that of the owner of a vehicle such as a coach or a ferry-boat? And even if it could be argued that the wrong-doer can logically discharge himself of liability by abandoning the vessel which did the wrong, on what principle of reasoning can it be argued that the injured person's right to compensation shall depend on the mere chance whether the ship — the object — which has injured him happens to be of high or low value; happens to sink or to float? Surely the correct principle of legal responsibility on the part of the shipowner is that of a personal and not of a property liability. It may perhaps be replied that the Continental system, whether logical or not, is at any rate founded on the ancient laws of the sea. Possibly it may be, though there seems to be room for doubt on the subject. But these same ancient laws also provide, amongst other things, that a pilot running his ship ashore must make full satisfaction, or have his head chopped off then and there; and that a landowner encouraging wreckers shall be roasted alive in his dwelling, the site of which is to be converted into a hog and swine market, to improve the morals of posterity. As to the wreckers themselves, they are first to be half drowned in the sea, and then finished off with stones from the beach. From which it may be concluded that a legis-

lative principle which founds itself merely on the antiquity of its source may still be regarded as questionable.

Whilst arguing on the strict legal principle, I am of course far from contending that the position of the shipowner should be regarded as on all-fours with that of the employer of labor on shore. In this respect the shipowner is obviously at a grievous disadvantage. His servants are, owing to the nature of their employment, of necessity frequently placed in positions of great difficulty, as well as of danger. Once engaged in his service, there they must often remain for months, however incapable they may prove to be. They pass, with their employer's property, altogether beyond his reach and control. And finally a slight error of judgment on their part may result in a disaster with responsibilities of a pecuniary magnitude hardly to be equalled by any mere blunder of a servant on land. All this, however, seems to be reason not for denying the principle of shipowners' liability, but rather for the utmost moderation in applying it. If, indeed, shipowners and they only were concerned, their liability for collision might apparently, so far as any abstract question of justice to the shipowning community is concerned, be abolished altogether. If all shipowners were treated alike, none would have the right to complain. It must, however, be remembered — and the fact is by no means to be ignored — that the question is far from being confined to shipowners. The rights of innocent cargo-owners are also involved, and demand equitable consideration.

The limitation of shipowners' liability to the value of their wrong-doing vessel is well understood, and in one form or other is, if we except Portugal — which admits, I believe, of no limitation whatever — adopted universally.

If, as there is reason to believe, Great Britain, by far the largest owner of shipping, will decline to depart from

her own and apparently logical method of limitation ; is it hopeless to expect that shipowners of other nationalities will advocate, as an alternative, the adoption of the British system? Is it hopeless to expect that as British shipowners have been induced to abandon their attitude on the « Both to blame » question, so other shipowners may consent to abandon theirs respecting the Basis of Liability? It may be replied that even if the British principle were to be thus generally admitted, the method of fixing the value of the wrong-doing vessel would still have to be settled ; and that not only is the British method too crude and arbitrary to be commended for general adoption, but that British shipowners are themselves now actually in revolt against it. This is true enough, but its truth demonstrates nothing more than that the British method of applying the principle needs revision. A committee of shipowners and experts would probably have no great difficulty in formulating a broad and workable scheme of statutory valuation worthy of general approval. Whether as the result of shipowners' present agitation for a revision of the existing British Law, some new or amended basis of statutory valuation will be adopted, remains yet to be seen. It is, however, to be supposed that any alterations which may be decided upon will be in harmony with reason and equity, as well as with the principles of British law.

It may no doubt be said that the collateral subject of Marine Assurance has, in strictness, nothing to do with the consideration of shipowners' liability for collision. As business men we know, on the other hand, that as a matter of daily practice it has everything to do with it. The business of shipowning and the business of marine assurance in some form or another are closely and firmly connected. The two businesses have grown up side by side,

each strengthening and assisting to develop the other. So also in mercantile affairs and the industries ; facilities for insurance against loss and personal liability are the safeguard of every trade, and few things are more striking in the history of the century's mercantile progress than the extraordinary growth and development of the insurance system. Had its facilities always been as widely recognised and as readily accessible as is fortunately to-day the case, it is at least possible that the various and divergent laws respecting collision-liabilities would have been less encumbered by glaring inconsistencies. And it is at any rate certain that with these facilities as they now exist there is no longer any reason for hesitating to treat collision liabilities on a basis of logic and equity, on a basis of strict justice to all concerned ; to shipowners and to shippers. For the rights of the innocent shipper who is made to suffer by a collision are, be it always remembered, at least equal to those of the parties infringing them.

Let the Comité Maritime International commence by discharging its mind of any prejudices founded upon the practice of any one State or of any aggregation of States, and regard the question impartially and on its merits. Sooner or later the law or usage which most nearly approaches to abstract justice is likely to be the law or usage everywhere. The Association of Average Adjusters of Great Britain, of which I have had the honor this year to be elected chairman, declares as its objects, « the promotion of correct principles and uniformity of practice. » The objects of an international law society and their sequence could hardly be better defined. For I submit once more, that until in this matter an international agreement shall have been arrived at respecting principles, there can be but slight prospect of achieving international uniformity of practice. (*Applaudissements*).

---

DISCOURS DE M. LOUIS FRANCK.

M. FRANCK commente en français le précédent discours. Il fait voir l'importance toute spéciale de l'unification en cette matière et indique les réformes auxquelles tendent les armateurs anglais, notamment dans les cas d'abordage par faute commune ; ce programme indique un revirement dans l'opinion des armateurs anglais.

---

Nous croyons utile d'insérer ici la traduction du rapport de M. Owen :

L'UNIFICATION DES LOIS DE RESPONSABILITÉ EN CAS  
D'ABORDAGE MARITIME.

On a bien souvent discuté la question de responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages résultant d'un fait d'abordage causé par la faute de leurs préposés ; aussi n'est-ce qu'à la demande du Comité Maritime International que je me permets de dire encore quelques mots à ce sujet.

Il est inutile d'insister sur les inconvénients, les nombreuses injustices dont les armateurs et d'autres encore ont à se plaindre et sur le préjudice international, résultant des divergences des différentes lois actuellement en vigueur ; sur ce point là assurément il ne peut y avoir aucun conflit d'opinion. Le premier pas vers une réforme consiste à en faire reconnaître universellement la nécessité. Ce premier pas a été fait déjà et avec succès. Le second devrait être de constituer une opinion arrêtée sur les principes primordiaux de la réforme. Il est en effet évident qu'aucun progrès réel ne peut être réalisé avant que l'on soit arrivé à une entente de ce genre. Mais dans la question qui nous occupe il n'est guère possible de s'entendre

sur une loi universelle à préconiser avant de s'être bien pénétré de l'esprit des lois à modifier. Le but de ce rapport est :

1. Exposer sous une forme succinte et nette les principaux caractères de la loi anglaise actuelle ;
2. Indiquer les dispositions dont les armateurs anglais cherchent à obtenir la réforme ; et
3. Examiner jusqu'à quel point la loi anglaise, telle qu'elle est actuellement, peut être logiquement recommandée à l'adoption universelle.

### **1. La loi anglaise telle qu'elle existe actuellement.**

Afin de bien comprendre cette loi, je pense qu'il est utile d'examiner rapidement le principe qui la régit, et la suite historique de son développement.

C'est un axiome dans la jurisprudence britannique que tout patron est personnellement responsable des fautes commises par ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions. Le patron est responsable personnellement, et avec lui tous ses biens. Ce principe est applicable indistinctement à tout contrat de travail, tant sur terre que sur eau ; au propriétaire de navires comme au propriétaire de véhicules à roues. Telle est la responsabilité du commettant d'après le droit commun, et, d'après ce droit, elle est illimitée. Toutefois pour le propriétaire de navires, une limite légale a été établie en sa faveur. En voici les rétroactes.

En 1734, fut promulguée une loi limitant la responsabilité personnelle du propriétaire de navires pour les pertes, etc., du chef de détournement de la cargaison, à la valeur du navire en cause et de son frêt à faire.

On justifia expressément cette dérogation au droit commun par l'importance qu'il y avait à protéger l'industrie des armements nationaux en prévenant le décou-

agement dont pourraient être atteintes les personnes désireuses de s'y engager.

L'application de ce système de limitation fut graduellement étendue avec le temps, jusqu'à l'état de choses actuel suivant lequel la responsabilité pécuniaire d'un propriétaire de navires pour dommages causés par une faute de navigation de son navire, peut être limitée par lui à £ 8 par tonne, plus une responsabilité additionnelle de £ 7 par tonne (en tout £ 15) pour mort d'homme ou accidents corporels. Toutefois si une faute lui est personnellement imputable, il perd le bénéfice du droit de limitation légale. La première fois qu'une limite pour les dommages résultant d'abordage fut établie (en 1813), elle fut fixée à la valeur du navire en faute et de son fret, le caractère personnel de la responsabilité restant toutefois maintenu. Lorsqu'en 1862 cette valeur fut fixée à £ 8 par tonne, ce chiffre fut adopté en considération du fait que l'ensemble du tonnage anglais divisant l'ensemble de sa valeur, donnait une valeur proportionnelle d'environ £ 8 par tonne ; on adopta donc £ 8. Les autres £ 7 pour les cas de mort d'homme furent sans doute ajoutées en vue de maintenir la responsabilité de £ 15 fixée par une loi plus ancienne pour les accidents corporels. L'évaluation de £ 8 par tonne étant donc fixée, la responsabilité du propriétaire d'un navire de 1000 tonnes, valant 10 shillings par tonne ou £ 500, et la responsabilité du propriétaire d'un navire de 1000 tonnes, valant £ 24 par tonne ou £ 24000, fut et est encore uniformément établie à £ 8 par tonne ou £ 8000. Par conséquent, dans des conditions identiques de faute et de dommage, le propriétaire du premier navire est responsable jusqu'à concurrence de 16 fois la valeur de son navire, alors que le maximum de la responsabilité du second n'est que de 1/3 de cette valeur. Si l'on envisage cette répartition arbi-



traire de la responsabilité au point de vue individuel de l'armateur, on y trouve assurément matière à de sérieuses critiques. Et en fait, les propriétaires de navires de faible valeur se sont mis à l'attaquer vivement. Ils la traitent de « système absurde et déraisonnable » ; il est toutefois permis de douter que l'iniquité de la situation frappe au même point les propriétaires de navires de grande valeur. D'un autre côté, si la flotte anglaise est prise dans son ensemble, ou collectivement, la détermination d'une indemnité fixe pour les cas de collisions n'est pas sans suggérer quelque argument favorable : ceci bien entendu, pour autant que £ 8 constituent vraiment la valeur moyenne par tonne. Si le navire fautif est de grande valeur, la victime, qu'elle soit l'armateur ou le propriétaire de la cargaison, n'obtient, il est vrai, qu'une compensation moindre que s'il n'existait pas de valeur légale ; mais, si le navire fautif est de peu de valeur, la loi lui en donne une plus forte. Donc, au résumé, on peut raisonnablement en attendre qu'elle subisse son sort sans murmurer.

Il existe deux points, deux questions de principe de la plus haute importance, dans lesquels la loi anglaise sur les abordages maritimes diffère de celle de la plupart des Etats maritimes. Le premier c'est la base de la responsabilité, c'est-à-dire si la responsabilité doit porter sur l'objet ou sur la personne. Le second c'est le mode de répartition de la responsabilité en cas de faute commune. Ayant exposé la loi Anglaise en ce qui concerne le premier, je crois devoir consacrer quelques mots au second ; savoir à *la répartition de la responsabilité en cas de faute commune*.

Chacun sait qu'il y a 4 manières de traiter cette responsabilité, c'est-à-dire (1), (2) et (3) en faisant masse du montant des dommages et

(1) en le répartissant proportionnellement au degré de la faute ;

(2) en le répartissant par moitié entre les deux navires ;

(3) en le répartissant proportionnellement à la valeur de chaque navire ; et une autre méthode d'après laquelle

(4) chaque navire supporte son propre dommage.

Parmi ce choix d'alternatives la seconde est celle adoptée par la Grande Bretagne et les Etats-Unis. Quant aux autres solutions, on en rencontre l'application, en divers sens, suivant les pays.

En ce qui concerne le système anglais (2) il n'a rien en sa faveur si ce n'est son antiquité probable (\*) et son extrême — sa primitive — simplicité. Et ce qui est loin d'améliorer la situation, c'est qu'une simple faute technique qui dans un cas donné aurait pu contribuer à l'abordage, mais en fait n'y a pas contribué, est, en Angleterre, traitée avec autant de rigueur que la faute lourde de navigation qui a, dans ce même cas, effectivement causé le désastre.

Ce qui précède est un résumé de la loi anglaise existante en tant qu'il est nécessaire de l'exposer dans le but qui nous occupe. J'esquisserai maintenant rapidement

## **2. Les Réformes auxquelles tendent actuellement les armateurs anglais.**

Tout récemment une députation d'armateurs présenta une pétition à l'*Attorney General* en faveur d'une réforme de la loi existante. Ses conclusions furent :

---

(\*) L'ancienne loi de Wisbuy porte ce qui suit :

« Si un navire sous voile occasionne un dommage à un autre, le maître et l'équipage du navire ayant causé ce dommage doivent affirmer sous serment qu'ils ne l'ont pas causé intentionnellement, et ne pouvaient l'empêcher, et alors le dommage sera supporté également par les deux navires ; et s'ils refusent de prêter serment, le dommage sera supporté par le navire qui l'aura causé. »

A) Que dans les cas de « faute commune » les dommages devraient être répartis proportionnellement au degré de la faute.

B) Qu'au lieu d'être personnelle, la responsabilité des propriétaires de navires devrait être limitée *au navire impliqué effectivement dans l'abordage*.

C) Que la limite légale de £ 8 (et £ 15) devrait être maintenue pour protéger les propriétaires de navires valant plus de £ 8 par tonne.

D) Que la responsabilité pour dommages aux corps non flottants (bassins, quais, etc.), devrait être mise sur le même pied que la responsabilité pour dommages aux navires. (Cet article de la pétition paraît parfaitement raisonnable, mais n'exige pas de commentaire dans ce rapport.)

La députation fit valoir comme arguments que le coût des navires est inférieur actuellement à ce qu'il était autrefois, et que la valeur moyenne de £ 8 par tonne, fixée en 1862, est maintenant excessive.

L'*Attorney General*, — la chose est bonne à constater — se déclara en faveur de la proposition A). En ce qui concerne B) et C), il ne croyait pas que le Parlement accepterait de s'écarter du système actuel, basé sur une limite de responsabilité légale et uniforme.

Il exprima un vif étonnement de l'allégation que £ 8 constituent maintenant une valeur moyenne excessive, et engagea les pétitionnaires à soumettre une statistique à l'appui de leurs dires. Les pétitionnaires s'occupent sans doute, en ce moment, de réunir les statistiques demandées. Si, comme ils le déclarent, les navires sont actuellement de moindre valeur qu'autrefois, la limite de £ 8, eu égard au principe qui a servi de base à ce taux, doit assurément être réduite en proportion. Et les justifications que les propriétaires de navires pourront produire à l'appui de

leur thèse mériteront de recevoir et recevront, sans doute, toute l'attention désirable.

La demande d'admettre, en cas de faute commune, la responsabilité répartie proportionnellement au degré de la faute, indique un revirement capital dans l'opinion des armateurs anglais.

Au point de vue des réformateurs internationaux, ce revirement revêt un caractère particulièrement heureux. Il appartient à toutes les Associations de Droit international s'occupant de questions maritimes, de s'engager avec énergie dans un mouvement qui, cette fois, entraîne avec lui les armateurs anglais.

### **3. La loi anglaise, quant à la base de l'indemnité, au point de vue des avantages qu'elle présente.**

Il est évident que le système anglais et le ou les systèmes en vigueur à l'étranger — et que nous dénommerons « le système continental » pour les distinguer. plus aisément — diffèrent par un principe essentiel. Le système anglais rend l'armateur personnellement responsable jusqu'à concurrence de la valeur (légale) de son navire, que le navire ait péri ou non après l'abordage. Le système continental rend en réalité le navire fautif responsable et non son propriétaire, de sorte que le propriétaire est dégagé de toute responsabilité par la perte de son navire ou par l'abandon de celui-ci aux parties lésées. Tant que cette différence sera maintenue toute réforme universelle, toute adoption universelle d'un système uniforme semble devoir être impossible.

La divergence des principes : « Responsabilité personnelle » et « Responsabilité réelle », s'élève comme un mur infranchissable en travers du chemin de la réforme, et tant qu'elle subsistera, les multiples différences qu'elle entraîne dans les lois et usages internationaux, semblent

devoir perdurer. Au point de vue de l'intérêt général il n'est pas aussi utile que la loi universelle soit en parfaite concordance avec les principes de la stricte justice que de posséder une loi universelle. Et pour ma part, je préférerais voir abolir le principe anglais, en faveur du système continental, plutôt que de voir l'Angleterre privée de l'immense avantage d'une loi internationale uniforme. Mais l'abandon des principes existants, — et l'opinion de l'Attorney-General vient renforcer cette conclusion — paraît peu probable. On ne peut guère s'attendre à ce que la Législation britannique, simplement par amour pour l'uniformité internationale, renonce à des principes de droit commun profondément liés à son système de jurisprudence nationale ; on ne peut non plus s'attendre à ce que l'Etat qui possède de loin la flotte la plus importante du monde, consente, à une époque aussi avancée de son histoire maritime, à renverser une loi fondamentale rien que pour mettre sa loi maritime sur le même pied que celles d'autres états — qui, eux, peuvent avoir de bonnes raisons pour accorder à leurs armements nationaux des encouragements que l'Angleterre juge inutiles.

De sorte que l'uniformité, si l'on parvient à y arriver, sera plus facilement obtenue en admettant universellement la justesse des principes légaux acceptés par la Législation britannique, qu'en cherchant à réviser la loi anglaise. L'on ne peut assurément nier que la loi anglaise, considérée comme principe abstrait de justice, est rationnelle. Je crois pouvoir admettre — j'ignore si en fait c'est exact — que, dans la plupart des pays, le principe légal de responsabilité en cas de dommages, est généralement celui de la responsabilité personnelle ; et que la responsabilité pécuniaire de celui qui est en faute n'est pas limitée à la valeur de la propriété ou de la chose qui a causé le dommage. Si cette supposition est fondée, quelle base logique invo-

quera-t-on pour distinguer la responsabilité légale de l'armateur causant un dommage au moyen de son navire (que ce soit dans un bassin, dans un port ou en mer), de celle du propriétaire d'un véhicule quelconque tel qu'un omnibus ou un bateau servant au passage d'une rivière ? Et même si l'on pouvait faire valoir comme argument que la personne en faute peut se libérer de sa responsabilité en faisant l'abandon du navire ayant causé le dommage, sur quel raisonnement s'appuiera-t-on pour démontrer que l'indemnité due à la partie lésée doit dépendre simplement du fait aléatoire que le navire ou l'objet qui lui a causé préjudice est de grande ou minime valeur, a sombré ou est resté flotter ? Assurément, le vrai principe de la responsabilité légale pour l'armateur s'appuie sur la personne et non sur la propriété.

On pourra répondre que le système continental, logique ou non, n'en prend pas moins sa source dans les anciennes lois de la mer. C'est possible, quoiqu'il soit encore permis d'en douter. Mais ces mêmes lois anciennes décrètent aussi, entre autres choses, que le pilote ayant fait échouer son navire aura à se justifier pleinement, sous peine d'avoir la tête tranchée sur l'heure ; et qu'un propriétaire foncier se faisant le complice d'écumeurs de mer, sera rôti tout vivant dans sa demeure, dont l'emplacement sera convertie en marché aux pourceaux, à seule fin d'améliorer la morale des populations futures. Quant aux écumeurs de mer eux-mêmes, ils seront d'abord à moitié noyés dans la mer, pour être ensuite lapidés du rivage jusqu'à ce que mort s'ensuive. De tout quoi l'on peut conclure qu'un principe de législation fondé simplement sur l'ancienneté de son origine peut encore être considéré comme sujet à caution.

Tout en argumentant sur le principe légal strict, je suis loin de prétendre que la situation de l'armateur doive être mise sur le même pied que celle du commettant sur terre. A

ce point de vue l'armateur est évidemment dans une situation désavantageuse. Par la nature même de leurs fonctions, ses préposés sont maintes fois exposés à de grandes difficultés, comme à de grands dangers et cela sans qu'il soit possible de l'éviter. Une fois engagés à son service, il doivent y rester souvent pendant des mois entiers, quelle que soit leur incapacité. Ils s'en vont avec la propriété de celui qui les emploie, et passent hors de son atteinte et de son contrôle. Enfin, une légère erreur de jugement de leur part, peut amener un désastre entraînant des responsabilités d'une importance pécuniaire qui ne pourrait guère être atteinte par la simple faute d'un employé sur terre.

Tout ceci cependant, semble pouvoir être invoqué, non pas pour dénier le principe de la responsabilité du propriétaire de navires, mais seulement pour l'appliquer avec la plus grande modération. — Si en effet les propriétaires de navires et eux seuls étaient en cause, leur responsabilité en cas d'abordage pourrait, nul doute, en stricte justice, être abolie complètement entre les armateurs considérés comme une communauté. Si tous les armateurs étaient traités sur le même pied, aucun d'eux n'aurait à réclamer. Il faut toutefois se rappeler — et le fait ne peut être perdu de vue — que la question est loin d'être confinée aux armateurs. Les droits des chargeurs innocents s'y trouvent aussi engagés et demandent à être traités équitablement.

La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires à la valeur de leur navire en faute, est admise et adoptée universellement sous une forme ou sous une autre, sauf au Portugal où, si je ne me trompe, il n'existe pas de limitation.

Si, comme il y a de bonnes raisons pour le croire, la Grande Bretagne, qui possède de loin le plus grand nom-

bre de navires, refuse de se départir de sa méthode, apparemment logique, de limitation, serait-il excessif d'espérer des armateurs des autres nations, que dans l'occurrence, ils préconisent l'adoption du système anglais ? Serait-il téméraire de croire que, de même que les armateurs anglais ont été persuadés, à renoncer à leur opinion sur la question de la « Faute Commune », les autres armateurs voudront bien consentir à leur tour, à renoncer à la leur sur la « Base de la Responsabilité ? »

On peut répondre qu'en supposant même le principe anglais généralement admis, la méthode de fixation de la valeur du navire en faute aurait encore toujours à être établie ; et que non seulement la méthode anglaise est trop rudimentaire et trop arbitraire pour que l'on puisse recommander son adoption générale, mais que des armateurs anglais eux-mêmes sont en ce moment même en révolte contre ses dispositions. — Cela est bien vrai, mais cette vérité ne prouve qu'une chose, c'est que la méthode anglaise qui régit l'application du principe a besoin d'une revision. Un comité composé d'armateurs et de personnes compétentes, n'aurait probablement pas grande difficulté à formuler un projet d'évaluation légale, inspiré d'idées larges et pratiques et digne de l'approbation générale.

Il reste à voir s'il sortira du mouvement actuel des propriétaires de navires, tendant à une revision de la loi anglaise existante, une base nouvelle ou amendée d'évaluation statutaire qui sera adoptée. Tout porte à croire que le changement qui pourrait être arrêté, sera en harmonie avec la raison et l'équité.

Sans doute, il est permis de dire que la question collatérale de l'assurance maritime, strictement parlant, n'a rien à voir avec la question de responsabilité de l'armateur pour fait d'abordage. Nous savons cependant, en notre qualité d'hommes d'affaires, que dans la pratique quoti-



dienne elle a, au contraire, beaucoup à y voir. Les affaires d'armement et celles d'assurance maritime, tantôt d'une façon, tantôt d'une autre, sont intimement et fortement liées. Ces deux genres d'affaires ont grandi côte à côte, chacune d'elles se fortifiant et faisant de son mieux pour développer l'autre. Il en est de même dans le commerce et l'industrie ; la facilité d'assurer contre les pertes ou les responsabilités personnelles constitue la sauvegarde de tout négoce et il y a peu de traits aussi frappants dans l'histoire du progrès commercial de ce siècle que l'extension et le développement extraordinaires de l'assurance.

Si son utilité avait toujours été aussi bien reconnue et son usage aussi facile qu'ils le sont heureusement aujourd'hui, il est tout au moins possible que les lois variées et divergentes ayant trait à la responsabilité par suite d'abordage, auraient été moins encombrées d'inconséquences flagrantes. Et il est en tous cas certain qu'avec les facilités telles qu'elles existent de nos jours, il n'y a plus de raison pour hésiter à traiter les responsabilités pour abordages, sur une base de logique et d'équité, sur une base de saine justice pour tous ; tant pour les armateurs que pour les chargeurs. Car les droits de l'innocent chargeur qui doit pâtir d'une collision sont, il faut toujours le rappeler, au moins équivalents à ceux des parties qui les lèsent.

Puisse le Comité Maritime International commencer par se débarrasser de tous préjugés basés sur ce qui se pratique dans n'importe quel Etat ou dans n'importe quelle réunion d'Etats, et considérer la question avec impartialité et selon ses mérites.

Tôt ou tard, la loi ou l'usage approchant le plus de la vraie justice deviendra probablement la loi ou l'usage universel.

*L'Association des Dispatcheurs d'Angleterre*, qui m'a fait

l'honneur de m'élire président cette année, déclare qu'elle a pour but de « tendre à l'adoption de principes corrects et à leur mise en pratique uniforme. » On aurait peine à trouver une meilleure définition du but d'une association de droit international et des suites qui en dérivent. Car, je le répète encore : tant qu'on n'est pas arrivé à une entente internationale sur la question des principes, il n'y aura guère d'espoir de mener à bonne fin l'uniformité internationale sur le terrain pratique.

---

M. SIEVEKING aborde ensuite le tribunal et prononce le discours résumé ci-après :

DISCOURS DE M. SIEVEKING.

*Messieurs,*

L'œuvre du Comité maritime a rencontré en Allemagne de vives sympathies. Elle ne peut réussir si nous n'apportons pas tous à cette œuvre des sentiments de conciliation. Pour nous, il nous semble qu'il importe avant tout d'avoir une loi uniforme ; par le seul fait de son uniformité, cette loi sera bien supérieure aux lois contradictoires qui nous régissent actuellement. Telle est à mon sens la pensée dont nous devons tous nous pénétrer.

La réussite n'est pas aussi difficile qu'on peut le croire. En Allemagne en tous cas, nous pouvons dire que l'appui des chambres de commerce, des armateurs, des assureurs et aussi l'appui des gouvernements nous sont acquis.

Je me permets de vous en donner la preuve : il a suffi de quelques lettres de M. Franck pour nous engager à nous occuper de la question de l'abandon par faute commune. Le projet de code de commerce maintenait l'ancien système allemand, encore suivi en Hollande et en Italie : il refusait tout recours dès qu'il y avait faute commune.

Mais au dernier moment, l'attention du gouvernement fut donc attirée sur l'opportunité d'un changement.

Le Sénat de Hambourg, saisi de la question, voulut bien me consulter. Je donnai naturellement un avis favorable et aujourd'hui le principe proportionnel est dans la loi allemande.

Après avoir réglé le cas où l'abordage est dû à un événement fortuit le nouvel article 735 continue ainsi : Lorsque la collision a été amenée par faute commune, le principe de la responsabilité et l'étendue de l'indemnité due dépendent des circonstances et spécialement de la question de savoir si la collision a été amenée dans une mesure plus grande par l'équipage de l'un ou par l'équipage de l'autre navire (1).

Tout n'est pas terminé par là. Mais vous reconnaîtrez par cet exemple que nous pouvons beaucoup si nous sommes unis et persévérants. (*Vifs applaudissements.*)

---

#### DISCOURS DE M. AUTRAN.

M. AUTRAN rend un éloquent hommage à la mémoire de feu Victor Jacobs, l'homme éminent, dit-il, qui présida les congrès d'Anvers et de Bruxelles.

En France, dit-il encore, nous avons estimé qu'il rentrerait dans les traditions de notre race de nous prêter à toute

---

(1) « Neues Deutsches Handelsgesetzbuch § 735.

» Fällt keiner Person der Besatzung des einen oder des anderen Schiffes ein Verschulden zur Last, so findet ein Anspruch auf Ersatz des dem einen oder dem anderen oder beiden Schiffen zugefügten Schadens nicht statt.

» Ist der Zusammenstoß durch beider seitiges Verschulden herbeigeführt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze, sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Zusammenstoß vorwiegend von Personen der einen oder der anderen Besatzung verursacht worden ist. »

mesure qui est un progrès de l'humanité. L'unification du Droit maritime en constituera un, et des plus considérables ; car il enlèvera le sort de bien des hommes et des choses aux caprices de lois variables et à l'intercertitude des jurisprudences.

Un vieux proverbe dit qu'il ne faut pas trop étreindre et savoir borner ses efforts ; c'est pour cela qu'avec beaucoup de sagesse le Comité a limité sa mission et a placé en tête de ses études la question de l'abordage.

Nous n'avons proposé nos idées que comme un cadre de discussions sans rien préjuger de nos décisions. Mais nous sommes persuadés que l'accord se fera, grâce à toutes les bonnes volontés que nous avons vu se manifester ici. (*Approbatton générale.*)

---

#### DISCOURS DE M. RAHUSEN.

M. le sénateur RAHUSEN développe, avec beaucoup de sens, cette idée : qu'une loi uniforme, quoiqu'imparfaite, vaut mieux qu'une loi parfaite, remplissant tous les désirs d'une nationalité, mais différente de celles des autres nationalités. Il rend compte de ce qui a déjà été fait en Hollande et exprime sa confiance dans l'œuvre du Comité maritime international. (*Applaudissements.*)

---

#### MOTION DE M. BRUNARD.

M. BRUNARD, avocat à Bruxelles, vice-président et délégué de l'*International Law Association*, communique à l'assemblée que cette association vient de lui envoyer l'avis qu'elle va constituer dans son sein un comité chargé d'étudier l'unification de la législation sur l'abordage.

La séance est levée à cinq heures et demie.

---

BANQUET.

A sept heures du soir, les membres de la Conférence se sont retrouvés dans les locaux de l'Exposition Universelle, dans l'enceinte du Vieux Bruxelles en l'hôtellerie du *Chien Vert*, où un Banquet était offert au Comité maritime international par le Conseil général de l'Association belge pour l'Unification du droit maritime. La plus grande cordialité n'a cessé de regner. Plusieurs toast remarquables ont été prononcés : par M. le ministre d'État Beernaert, au Roi et au Gouvernement ; par M. le ministre de la Justice Begerem, à la prospérité de l'œuvre du Comité maritime international ; par M. Sieveking, aux membres belges du Comité ; par M. Pipia, à la Belgique ; par M. Loder à M. Franck.

---

---

## IV° Questions soumises par le Comité aux Associations nationales.

---

### I. ABORDAGE.

A. Le Comité maritime international décide que la question de l'Unification du droit maritime en matière d'abordage est portée à l'ordre du jour et sera soumise aux associations nationales affiliées.

B. Le Comité soumet à l'avis des associations nationales les questions suivantes :

I. Convient-il qu'en cas d'abordage fortuit ou déterminé par force majeure (*inevitable accident*) chacun supporte son dommage ?

Y a-t-il lieu de déroger à cette règle dans le cas où l'un des navires était à l'ancre tandis que l'autre était en marche ?

II. L'abordage douteux doit-il être traité comme l'abordage fortuit ?

III. Si l'abordage a été causé par une faute unique, tous les dommages doivent-ils être supportés par le propriétaire du navire à bord duquel cette faute a été commise ?

IV. Quelle est l'influence que la présence à bord d'un *pilote*, dont l'emploi est *obligatoire*, doit exercer sur la responsabilité en cas d'abordage ?

V. Quelle est l'influence qui doit être exercée sur cette même responsabilité par le fait que le navire est *remorqué* ?

VI. En cas d'abordage par faute commune qui doit supporter le dommage causé au navire ou à la cargaison ?

Y a-t-il lieu de prononcer en semblable matière la solidarité ?

VII. Les dommages intérêts alloués en matière d'abordage doivent-ils constituer une réparation complète du préjudice occasionné ?

VIII. L'action du chef d'abordage doit-elle être subordonnée à un protêt, ou à quelque autre formalité préalable ?

IX. Comment doit se prescrire l'action du chef d'abordage ?

X. Y a-t-il lieu d'examiner et de régler les mesures provisoires et conservatoires auxquelles il est opportun de recourir pour garantir les créances naissant d'un abordage, et dans quelles formes ces garanties pourraient-elles être constituées ?

---

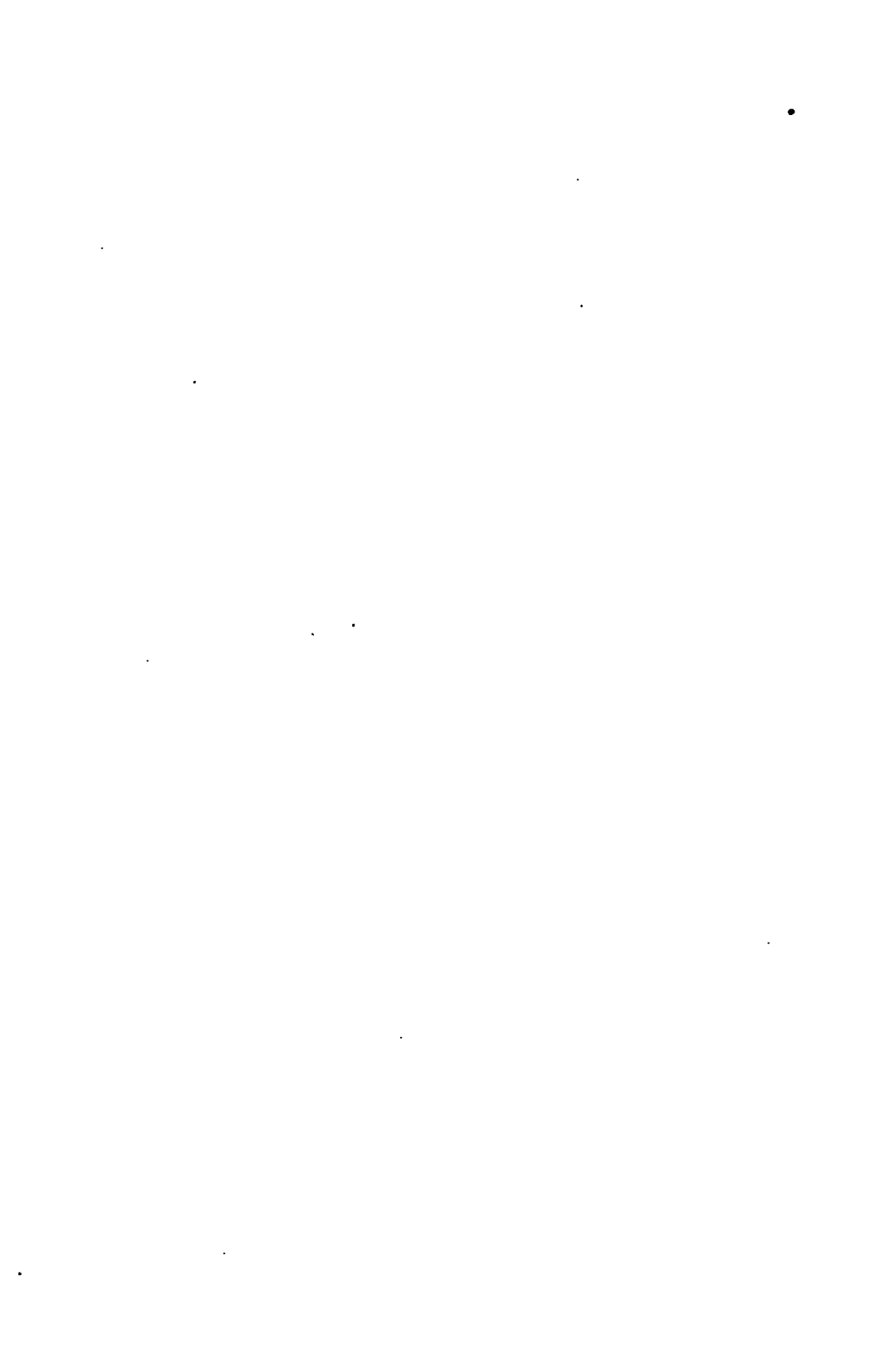
## II. RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

A raison de la diversité des lois des nations maritimes quant à l'étendue de la responsabilité du propriétaire de navire pour les dommages résultant d'un abordage, et en vue d'arriver à une base pour une loi internationale sur la matière, les associations nationales sont sollicitées de donner leur opinion sur les questions de savoir :

a) Si la responsabilité du propriétaire de navire doit être une responsabilité personnelle, et, si oui, si elle doit être limitée, et jusqu'à quel point ? b) *Ou* si elle doit être restreinte au navire, y compris le fret et tout droit du propriétaire sur le navire après l'abordage ?

---

---





COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

CONFÉRENCE

DE

BRÊME

1909