AOUT 1921

Comité Maritime International

BULLETIN N° 47

(COMPRENANT LES BULLETINS N°s 41 à 46)

CONFÉRENCE D'ANVERS

JUILLET 1921

Président : M. LOUIS FRANCK.

I. — CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES A L'ABORDAGE ET L'ASSISTANCE EN MER.

II. — LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

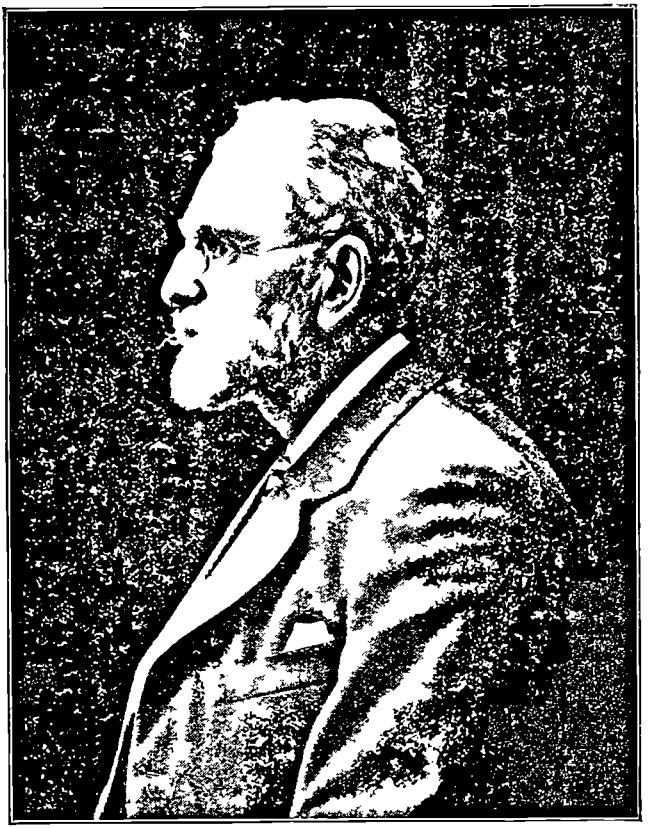
III. — LES HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES MARITIMES.

IV. — CODE INTERNATIONAL DE L'AFFRÈTEMENT ET LES CLAUSES D'EXONÉRATION.

ANVERS

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

1921



Vice-Président du Comité Maritime International; depuis sa fondation, président depuis 1913,

M. CHARLES LE JEUNE

avait été proclamé

Président d'honneur

au cours de la Conférence d'Anvers de 1921, qui a marqué la reprise de nos travaux.

Pendant vingt-cinq ans, il a consacré à notre œuvre une somme énorme de travail, un dévouement sans bornes, toutes les ressources de sa haute intelligence et d'une vaste expérience des hommes et des affaires.

Nul plus que lui n'avait le don de dégager des contingences journalières du commerce, de la navigation et de la vie, les vérités permanentes et les règles essentielles.

Nul ne voyait plus juste et plus loin.

L'élévation naturelle et constante de ses sentiments, le charme de ses relations, sa modestie, son tact et son urbanité, la bonté et la justice, qui animaient tous ses actes, ont fait de sa vie un modèle en même temps qu'ils donnaient à sa personnalité un attrait et un rayonnement incomparables.

Le COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *qu'il avait contribué à fonder, lui doit son succès et lui gardera la reconnaissance et le culte que méritent ses services sans égal et ses admirables vertus.*

Comité Maritime International

BULLETIN N° 47

(COMPRENANT LES BULLETINS N°s 41 à 46)

CONFÉRENCE D'ANVERS

JUILLET 1921

Président : M. LOUIS FRANCK.

I. — CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES A L'ABORDAGE ET L'ASSISTANCE EN MER.

II. — LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

III. — LES HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES MARITIMES.

IV. — CODE INTERNATIONAL DE L'AFFRÈTEMENT ET LES CLAUSES D'EXONÉRATION.

ANVERS

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

1921

Pour les renseignements et communications s'adresser :

rue des Escrimeurs, 30, Anvers.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

BULLETIN N° 47

(COMPRENANT LES BULLETINS N°s 41 à 46)

CONFÉRENCE D'ANVERS

JUILLET 1921

SOMMAIRE :

Préface V
Résolutions de la Conférence d'Anvers XI
Statuts du Comité Maritime International . . . XIV
Bureau permanent du Comité XVI
Membres du Comité Maritime International . . XVIII
Associations Nationales XXVI
Liste de présence à la Conférence XXXI
Ordre du jour de la Conférence XXXV
Rapports préliminaires 1
Tableau Synoptique 57
Compte-rendu de la Conférence d'Anvers . . . 197
Séance administrative 358
Index 359

PRÉFACE

La guerre avait interrompu les travaux du Comité Maritime International. Mais l'œuvre de l'unification du Droit de la Mer restait inachevée. Il convenait donc d'en poursuivre le cours. C'est dans ce but que s'est réunie les 28, 29 et 30 juillet à Anvers, la XIIe Conférence de Droit Maritime International.

Cette Conférence a eu essentiellement un caractère préparatoire. Elle avait pour tâche de faire l'inventaire des études en cours et de préparer les voies de l'avenir en remettant à point et en marche les organismes multiples qui dépendent du Comité et en arrêtant le programme des prochains travaux.

I. — **Abordage et assistance.**

Pour le passé, la Conférence a constaté, avec une particulière satisfaction, que les traités de Bruxelles établissant l'un le Code international de l'Abordage, l'autre le Code international de l'Assistance et du Sauvetage, avaient été ratifiés par 20 nations et étaient entrés en vigueur.

La loi de l'océan est par là devenue en pratique uniforme pour ces importantes matières, jadis hérissées de controverses, d'incertitudes et de conflits.

Un premier et important résultat pratique et positif est acquis.

Quelques ratifications font encore défaut.

La Conférence a émis le vœu :

« Que les quelques pays qui n'ont pas encore adhéré aux conventions introduisant les Codes de l'Abordage et de l'Assistance maritime, ou qui n'ont adhéré qu'à un seul des

deux traités, ne tardent pas à suivre les vingt nations qui ont déjà accepté et mis en vigueur les traités ;

« La Conférence serait également heureuse de voir le Gouvernement Belge insister auprès des pays qui n'ont pas encore mis leur loi nationale en rapport avec les dispositions des codes internationaux, pour que des mesures soient prises dans ce but. »

II. — Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires.

Au moment où nos efforts ont été suspendus, deux nouveaux codes internationaux, basés sur les délibérations de nos Associations nationales et de nos Conférences, étaient sur le point d'être adoptés par la Conférence diplomatique de Bruxelles qui, après sa troisième session, s'était ajournée dans ce but et devait prendre connaissance des projets élaborés par une sous-commission qui avait siégé en 1913 et en 1914.

La Conférence d'Anvers a pris connaissance de ces projets. Après un intervalle aussi long et des bouleversements économiques aussi considérables, il était sage de s'assurer si des amendements n'apparaissaient pas comme nécessaires. Cet examen a démontré que l'œuvre était solide et se recommandait toujours à une prompte sanction de la part des gouvernements et des parlements. Le système qui consiste à donner comme base à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires la valeur du navire avec un maximum de £ 8 par tonne, et en plus un forfait de £ 7 par tonne pour les dommages aux personnes, est une solution heureuse et pratique qui continue à réunir l'adhésion du monde commercial et maritime.

Il n'a été signalé qu'une modification : l'avant-projet de traité prévoit que les chiffres de £ 8 et de £ 7 peuvent être remplacés dans quelques pays par leur équivalent en monnaie nationale. La Conférence, en présence de l'état des

changes, a cru utile de recommander que cette équivalence fût établie en une valeur stable, *or* ou autre, de façon à obtenir une égalité réelle et des valeurs similaires.

La Conférence n'a pas pensé qu'il convenait de substituer au fret et aux accessoires, qui font partie de la limite de responsabilité, un forfait par tonne.

Avertie de ce que le Bureau International du Travail rattaché à la Société des Nations, avait mis à l'étude la question de la responsabilité des armateurs à l'égard des émigrants et sa solution par voie d'assurance, la Conférence a pensé que cette question essentiellement maritime était inséparable des matières dont les gouvernements ont chargé la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

Ces différentes délibérations se sont traduites par les vœux suivants :

« La Conférence recommande l'examen des moyens par lesquels les sommes de £ 8 et de £ 7 indiquées comme limites dans les avant-projets de traité, pourraient s'exprimer dans la convention internationale définitive en une valeur stable, or ou autre, identique pour toutes les nations. »

« Considérant que les problèmes juridiques et économiques qui se rattachent à la responsabilité des propriétaires de navires à raison du transport des personnes ne peuvent être scindés utilement ; qu'ils comportent l'examen de nombreux éléments de technique et de droit maritime, et que leur solution doit être mise en rapport avec le droit commun maritime ;

« Considérant que vingt-cinq nations ont depuis plusieurs années réuni une Conférence diplomatique qui, en plusieurs sessions, s'est occupée d'unifier la législation maritime du monde ; que la situation des passagers et spécialement des émigrants a été examinée au cours de ces travaux ; que le Gouvernement britannique et le Gouvernement italien en

ont saisi la Conférence diplomatique ; qu'il ne s'agit d'ailleurs pas de rapports nés du contrat de travail ;

« L'Assemblée émet le vœu que la question dont s'agit relève de la compétence de la Conférence diplomatique maritime, et que celle-ci n'en soit pas dessaisie. »

III. — Privilèges et Hypothèques maritimes.

Comme pour la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, la Conférence diplomatique de Bruxelles en 1910 avait préparé des textes relatifs à cet objet. Les sous-Commissions de 1913 et de 1914 ont préparé de nouveaux avant-projets sur la base desquels les délibérations de la prochaine Conférence diplomatique plénière se poursuivront. Il a paru utile que le Comité Maritime International, fidèle à son rôle de préparation et de documentation de la Conférence diplomatique, examinât certains points déterminés.

Un échange de vues s'est produit quant à la question de savoir s'il convenait de maintenir parmi les créances privilégiées celle du chef des débours du capitaine en cours de route (Captain's disbursements) de même que certains autres privilèges.

L'idée directrice des travaux du Comité Maritime International, en cette matière, a toujours été d'asseoir le crédit maritime sur une base d'autant plus solide que les privilèges maritimes seraient en nombre moindre. En effet, les privilèges priment toujours l'hypothèque.

L'Assemblée a émis le vœu de voir adopter sans modification l'avant-projet sur les Privilèges et Hypothèques maritimes soumis à la Conférence diplomatique.

IV. — Code international de l'affrètement. Clauses d'exonération dans les connaissements.

Le Comité Maritime International a mis à l'étude depuis 1905, l'unification du droit maritime en matière d'affrète-

ment. Les Conférences de Venise (1907), Brême (1909), Paris (1911) et Copenhague (1913) s'en sont successivement occupées avec beaucoup de soin. Une vaste documentation a été réunie. En dernier lieu un projet de code avait été préparé par M. Denisse, membre de l'Association française de Droit Maritime, et une Commission spéciale avait été réunie une première fois à Londres en 1911 ; enfin, une Commission spéciale réunie à Londres en 1913 et composée de MM. Lord Justice Kennedy, président, Sir Reginald Acland, Harry Rish Miller, Robert Temperley, Dr. Gütschow, René Verneaux, Léon Denisse, Louis Franck, J. Koch, Fr. Berlingieri, B.C.J. Loder, A. Sieveking, Léon Hennebicq et Frédéric Sohr, a rédigé un avant-projet dont le texte a été soumis à la Conférence d'Anvers.

Notre alliée et amie l'International Law Association a, de son côté, étudié la question et, s'aidant de nos travaux, a soumis le projet de code de M. Denisse à une étude approfondie.

Se rattachant à cette difficile matière, la question des clauses d'exonération dans les connaissements a été reprise dans différents pays. Des associations commerciales importantes ont émis le vœu de voir la législation intervenir. La Chambre de Commerce Internationale a fait appel au Comité Maritime International. Un rapport dû à la British Imperial Shipping Commission forme une importante contribution pour l'étude et la solution de la question. L'International Law Association va s'en occuper à son congrès prochain à la Haye, tandis que les armateurs anglais, sous les auspices de la Chamber of Shipping en délibéreront prochainement.

Dans ces circonstances, le Conférence d'Anvers ne pouvait songer à arriver dès à présent à des conclusions détaillées et positives, susceptibles d'être recommandées aux gouvernements. Mais elle a entendu avec un grand

intérêt les vues exposées par les différentes délégations nationales représentées dans son sein, et en attendant que les travaux ci-dessus signalés aient pu être terminés et coordonnés et une décision prise sur le principe, elle a été unanime à constater que si une solution utile acceptable pour tous les intéressés et efficace est de nature à intervenir, c'est seulement par la voie d'une entente internationale, poursuivie selon la méthode éprouvée et par l'intervention de la Conférence diplomatique.

Elle a en conséquence voté la motion suivante :

« La Conférence a pris connaissance avec grand intérêt tant de l'avant-projet de traité sur la loi de l'affrètement préparé par la Commission de Londres, que des observations présentées au cours des débats qui ont eu lieu à Anvers. Elle charge le bureau permanent de recueillir l'avis motivé des Associations et groupes nationaux sur l'avant-projet, en tenant compte des résultats auxquels arriveront les travaux entamés par l'International Law Association, quant au même objet ;

» Elle prie spécialement les Associations et groupes nationaux de rechercher s'il y a lieu de poursuivre une codification complète de la matière ou s'il y a lieu de se borner à régler les questions importantes sur la solution desquelles les législations se divisent ;

» La Conférence a suivi également avec une particulière attention les vues qui ont été exposées au sujet d'une législation sur les clauses d'exonération dans les connaissements ; elle estime que seule une entente internationale peut utilement solutionner la question et les graves conflits de loi en ces matières ;

» Elle charge le bureau permanent de suivre les travaux de la prochaine Conférence de la Haye et de prendre les mesures nécessaires pour une étude approfondie de la question et pour une intervention éventuelle en vue d'une action internationale ».

Anvers, le 15 août 1921.

Le Président,
LOUIS FRANCK.

RÉSOLUTIONS
de la Conférence d'Anvers

I. — Codes sur l'Abordage et l'Assistance.

« La Conférence émet le vœu que les quelques pays qui n'ont pas encore adhéré aux conventions introduisant les Codes de l'abordage et de l'assistance maritime, ou n'ont adhéré qu'à un seul des deux traités, ne tardent pas à suivre les vingt nations qui ont déjà accepté et mis en vigueur les traités ;

« La Conférence serait également heureuse de voir le Gouvernement belge insister auprès des pays qui n'ont pas encore mis leur loi nationale en rapport avec les dispositions des codes internationaux, pour que des mesures soient prises dans ce but. »

II. — La limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires.

1. « La Conférence recommande l'examen des moyens par lesquels les sommes de £ 8.— et £ 7.— indiquées comme limites dans les avant-projets de traité, pourraient s'exprimer dans la convention internationale définitive en une valeur stable, or ou autre, indentique pour toutes les nations. »

2. « Considérant que les problèmes juridiques et économiques qui se rattachent à la responsabilité des propriétaires de navires en raison du transport des personnes ne peuvent être scindés utilement ; qu'ils comportent l'examen de nombreux éléments de technique et de droit maritime, et que leur solution doit être mise en rapport avec le droit commun maritime ;

» Considérant que vingt-cinq nations ont depuis plusieurs années réuni une Conférence diplomatique, qui, en plusieurs sessions, s'est occupée d'unifier la législation maritime du monde ; que le situation des passagers et spécialement des émigrants a été examinée au cours de ces travaux ; que le Gouvernement britannique et le Gouvernement italien en ont saisi la Conférence diplomatique ; qu'il ne s'agit d'ailleurs pas de rapports nés du contrat de travail ;

» L'Assemblée émet le vœu que la question dont s'agit relève de la compétence de la Conférence diplomatique maritime, et que celle-ci n'en soit pas dessaisie. »

III. — **Privilèges et Hypothèques maritimes.**

« L'Assemblée a émi le vœu d'adopter sans modification l'avant-projet sur les Privilèges et Hypothèques maritimes soumis à la Conférence diplomatique. »

IV. — **Code international de l'affrètement. Clauses d'exonération dans les connaissements.**

« La Conférence a pris connaissance avec grand intérêt tant de l'avant-projet de traité sur la loi de l'affrètement préparé par la Commission de Londres, que des observations présentées au cours des débats qui ont eu lieu à Anvers. Elle charge le bureau permanent de recueillir l'avis motivé des Associations et groupes nationaux sur l'avant-projet, en tenant compte des résultats auxquels arriveront les travaux entamés par l'International Law Association, quant au même objet ;

» Elle prie spécialement les Associations et groupes nationaux de rechercher s'il y a lieu de poursuivre une codification complète de la matière ou s'il y a lieu de se borner à régler les questions importantes sur la solution desquelles les législations se divisent ;

» La Conférence a suivi également avec une particulière attention les vues qui ont été exposées au sujet d'une législation sur les clauses d'exonération dans les connaissements ; Elle estime que seule une entente internationale peut utilement solutionner la question et les graves conflits de loi en ces matières;

» Elle charge le bureau permanent de suivre les travaux de la prochaine Conférence de la Haye et de prendre les mesures nécessaires pour une étude approfondie de la question et pour une intervention éventuelle en vue d'une action internationale. »

Comité Maritime International

STATUTS

ART. 1. — Le Comité Maritime International se propose :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° d'un président, d'un vice-président, et d'un ou de plusieurs secrétaires, qui pourvoiront aux rapports avec les associations nationales, à la gestion ordinaire et à l'exécution des décisions du Comité ;

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9. — Le Comité Maritime International se réunira, à moins de circonstances imprévues, au moins une fois par an. Il désigne directement ou par délégation le lieu et la date de la conférence. Il sera convoqué en outre extraordinairement par décision du Bureau permanent 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 pas la majorité absolue des pays représentés, les membres votant par nationalité.

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

Bureau permanent
du Comité Maritime International

Président d'honneur : M. CHARLES LE JEUNE, Assureur, Membre du Conseil Supérieur de la Marine, Président d'honneur de l'Association belge de Droit Maritime, Anvers.

Président : M. LOUIS FRANCK, Ministre des Colonies, Président de l'Association belge de Droit Maritime, Anvers.

Vice-Présidents : MM. ALBERT LE JEUNE, Sénateur, Membre du Conseil Supérieur de la Marine, Vice-Président de l'Association Belge de Droit Maritime, Assureur, Anvers.
LESLIE SCOTT, K. C., M. P., Londres.

Secrétaires Généraux : MM. LEON HENNEBICQ, Avocat à la Cour d'Appel, Professeur à l'Institut des Hautes Etudes, Bruxelles.
GEORGE P. LANGTON, Barrister, Londres.
FRÉDÉRIC SOHR, Docteur en droit, Assureur, Secrétaire Général de l'Association belge de Droit Maritime, Anvers.

Conseillers : MM. CHARLES C. BURLINGHAM, Avocat à New-York. (États-Unis).
DESZÖ DARDAY DE BARANYA-BAAN, Directeur gérant de l'Association Hongroise de Droit Maritime, Fiume (Hongrie). (*)
le Dr KOCH, Président de l'Association danoise de Droit Maritime, Copenhague (Danemark).
ELIEL LÖFGREN, Secrétaire général de l'Association Suédoise de Droit Maritime (Suède).
B. C. J. LODER, Conseiller à la Cour de Cassation de la Haye, Président de l'Association Néerlandaise de Droit Maritime (Pays-Bas).

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

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

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

Dr. ALFRED SIEVEKING, Avocat, Secrétaire général de l'Association allemande de Droit Maritime, (Hambourg). (*)

RENÉ VERNEAUX, Directeur du Contentieux à la Cie des Messageries Maritimes, Secrétaire général de l'Association Française de Droit Maritime, Paris.

(*) Au moment de la Conférence de Copenhague. (1913)

Membres du Comité Maritime International

MM. (†) Lord ALVERSTONE, Lord Chief Justice of England, Président du British Maritime Committee, Londres.
Sir REGINALD B. D. ACLAND, K. C., Londres.
HARALD ANDERSON, Assureur, Stockholm.
le Comte APPONYI, Conseiller intime actuel de Sa Majesté Imp. & Roy. Apost., Député, Buda-Pest.
le Baron ARICHI, Vice-Amiral, Tokio.
(†) CHARLES M. ARTHUR, M. P., Dispacheur, ancien Président de la Chambre de Commerce, Liverpool.
(†) T. M. C. ASSER. Ministre d'Etat, ancien Professeur à l'Université, Membre du Conseil d'Etat, Amsterdam.
C. D. ASSER, Avocat, Secrétaire général de l'Association néerlandaise de Droit Maritime, Amsterdam.
(†) F. C. AUTRAN, Avocat, Directeur de la Revue Internationale de Droit Maritime, ancien Président de l'Association Française de Droit Maritime, Marseille.
(†) BALLIN, Directeur général de la Hamburg-Amerika Linie, Hambourg.
(†) Lord GORELL BARNES of Hampton, Juge à la Cour d'Appel, Londres.
A. TYPALDO BASSIA, Avocat, Président de la Chambre des Représentants, Vice-Président de l'Association Maritime en Grèce, Athènes.
LAURISTON BATTEN K. C., Londres.
Charles BAUSS, Avocat à Anvers.
(†) A. BEERNAERT, Ministre d'Etat, ancien Président de la Chambre des Représentants, Membre de l'Académie Royale de Belgique et de l'Institut de France, Bruxelles.
Dr BEHN, Avocat à Hambourg.
Prof. Enrico BENSA, Avocat, Gênes.
DE BERENCREUTZ, ancien Consul général de Suède à Anvers.

(†) Membre décédé.

MM. Francesco BERLINGIERI, Professeur à l'Université de Gênes.

(†) J. BOISSEVAIN, Directeur de la Cie de Navigation « Nederland » à Amsterdam.

Paul BOSSELLI, ancien Ministre, Député, Rome.

Hon. Edward G. BRADFORD, Juge du district de Delaware à Wilmington (États-Unis).

le Président Dr Otto BRANDIS, Président de la Haute Cour Hanséatique, Président de l'Association allemande de Droit Maritime, Hambourg.

Johan BREDAL, Avocat à la Cour Suprême, Christiania.

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

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

(†) G. C. BRUZZO, Armateur, Directeur général de la Société de navigation « Veloce », à Gênes.

Charles C. BURLINGHAM, Avocat à New-York.

Edoardo CANALI, Président du Comité des Assureurs de Gênes.

(†) le Baron CAPELLE, Ministre plénipotentiaire et Envoyé Extraordinaire, Directeur général au Ministère des Affaires Étrangères, Bruxelles.

(†) T. G. CARVER, K. C., Londres.

(†) Maurice CAVERI, Avocat, Gênes.

(†) C. CERRUTI, Président du « Veritas » Italien et Assureur, à Gênes.

(†) CHRISTOPHERSEN, Ministre des Affaires Étrangères, Christiania.

Edouard CLUNET, Avocat à la Cour, Paris.

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

le Dr Antonio AMARO CONDE, Avocat, Lisbonne.

Callisto COSULICH, Conseiller Impérial, Armateur, Vienne.

Juan Carlos CRUZ, Professeur à la Faculté de Droit de Buenos-Aires.

Dr Désiré DE DARDAY DE BARANYA-BAAN, Conseiller ministériel, Fiume.

(†) Membre décédé.

MM. Jacintho Candido DA SILVA, ancien Ministre, Président de la Ligue Navale, Vice-Président du Comité portugais de Droit Maritime, Lisbonne.

Francisco Antonio DA VEIGA BEIRÃO, Conseiller d'État, ancien Ministre, Président de l'Association portugaise de Droit Maritime, Lisbonne.

Thomas DE BIRO, Conseiller de Division au Ministère du Commerce, Budapest.

Henri DE GRANDMAISON, Avocat, Vice-président de l'Association Française du Droit Maritime.

Léon DENISSE, Président du Tribunal à Ploërmel (France).

(†) Arthur DESJARDINS, Avocat général à la Cour de Cassation de France, Membre de l'Institut de France.

le Dr João DE PAIVA, ancien Député, Président du Tribunal de Commerce, Lisbonne.

Commandeur Edm. DE RICHETTI, Assureur, Trieste.

(†) Frederic DODGE, Avocat, à Boston.

Right Hon. Sir Henry DUKE, President of Probate, Divorce and Admiralty Division of the High Court of Justice, Londres.

Arthur DUNCKER, Assureur, à Hambourg.

(†) C. DUPUIS, Dispacheur, à Paris.

Coloman DE FEST, Conseiller ministériel, ancien Vice-Président du gouvernement royal maritime, Vice-Président de l'Association Hongroise de Droit Maritime, Fiume.

Dr ECKER, Directeur de la Hamburg-Amerika Line, Hambourg.

C. EDZARD, Avocat, Brême.

EMBERICOS, ancien Ministre de la Marine, Athènes.

(†) Engelhardt EGER, Armateur, Christiania.

K. W. ELMSLIE, Dispacheur, Londres.

Louis FRANCK, Ministre des Colonies, Président du Comité Maritime International et de l'Association Belge de Droit Maritime, Vice-Président de l'International Law Association, Anvers.

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

Domenico GAMBETTA, ancien Président du Comité des Assureurs maritimes, Gênes.

(†) Membre décédé.

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

(†) Hon. W. GOODRICH, Juge à la Cour d'Appel, New-York.

Paul GOVARE, Avocat à la Cour d'Appel de Paris, Président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime, Paris.

William Gow, Assureur, Liverpool.

Dr GÜTSCHOW, ancien Secrétaire de la Chambre de Commerce, Hambourg.

(†) le Dr G. F. HAGERUP, Ministre de Norvège, Copenhague.

HEINEKEN, Président du conseil de direction du Norddeutscher Lloyd, Bremen.

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

(†) HARALD HANSEN, Armateur, ancien Membre du Sénat, à Copenhague.

LÉON HENNEBICQ, Avocat à la Cour d'Appel, Secrétaire Général du Comité Maritime International, Professeur à l'Université nouvelle à Bruxelles.

Sir Norman HILL, Secrétaire de la Liverpool Steam Ship Owners' Association, Liverpool.

(†) A. HINDENBURG, Avocat à la Cour Suprême, Ancien Président de l'Association Danoise de Droit Maritime, Copenhague.

(†) Colonel Sir HENRY HOZIER, Secrétaire du Lloyd's, Londres.

(†) JACOB IHLEN, Avocat à la Cour suprême, ancien Président de la Commission du Code Maritime norvégien, à Christiania.

Dr. Josephus JITTA, Professeur à l'Université, Amsterdam.

Axel JOHNSON, Armateur, Stockholm.

(†) Sir ALFRED JONES, K. C. M. G., Armateur, Liverpool.

(†) Sir William R. KENNEDY, Lord Justice of Appeal, Londres.

Dr. J. KOCH, Président de la Cour Maritime et Commerciale, Copenhague.

(†) Membre décédé.

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

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

George P. LANGTON, Barrister-at-law, Secrétaire-Général du Comité Maritime International, Londres.

(†) F. LAEISZ, Armateur, Président de la Chambre de Commerce, à Hambourg.

(†) VINCENZO LEBANO, Avocat, à Naples.

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

Albert LE JEUNE, Sénateur, Assureur, Vice-Président de l'Association Belge de Droit Maritime, Anvers.

(†) Charles LE JEUNE, Assureur, Président du Comité Maritime International et de l'Association Belge de Droit Maritime, Vice-Président de l'International Law Association, Anvers.

Dr SIGISMOND LEWIES, Avocat, Pétrograde.

Ejnar LANGE, Assureur, Gothenbourg.

Otto LIEBE, Ministre d'Etat, Avocat à la Cour Suprême, Copenhague.

B. C. J. LODER, Conseiller à la Cour de Cassation, La Haye.

Ch. LYON-CAEN, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, Membre de l'Institut de France, Président de l'Association française du Droit Maritime, Paris.

(†) Octave MARAIS, ancien Bâtonnier de l'Ordre des Avocats à la Cour d'Appel de Rouen.

A. MARGHIERI, Avocat, Professeur à l'Université, Président de l'Association italienne de Droit Maritime, Naples.

(†) F. DE MARTENS, Professeur à l'Université de St-Pétersbourg.

Dr MARTIN, Président à la Haute Cour Hanséatique, Hambourg.

Erik Martin, Avocat, à Stockholm.

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

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

(†) Membre décédé.

MM. Harry R. MILLER, Secretary of the United Kingdom Mutual Steamschip Assurance Association, Londres.

Viggo MIDDELBOE, Dispacheur, Copenhague.

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

MILLERAND, Président de la République, Paris.

(†) MINGOTTI, Président du Comité de Asssureurs à Gênes.

(†) le duc MIRELLI, Conseiller à la Cour de Cassation de Rome.

J. STANLEY MITCALFE, Directeur hon. de la North of England Steamship-Owners Protecting Association, Newcastle-on-Tyne.

ALFRED MUSNIER, Administrateur de la Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.

O. B. MUUS, ancien Ministre du Commerce et de la Navigation, Copenhague.

Dr François DE NAGY, Professeur à l'Université, Député, ancien Secrétaire d'État, Budapest.

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

(†) Sir Douglas OWEN, ancien Président de l'Association des Dispacheurs de Grande-Bretagne, ancien Secrétaire de l'Alliance Marine Insurance Co, Londres.

A. PEREIRA DE MATTOS, ancien député, fondateur de la Ligue Navale, Secrétaire du Comité Portugais de Droit Maritime, Lisbonne.

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

Right Hon. Lord PHILLIMORE, D. C. L., Londres.

PHILIPPAR, Directeur-Général des Messageries Maritimes, Paris.

(†) UMBERTO PIPIA, Avocat, Professeur à l'Université de Gênes.

(†) Dr OSCAR PLATOU, Avocat, Professeur de Droit Maritime à l'Université, Président de l'Association Norvégienne de Droit Maritime, Christiania.

Anton POULSSON, Assureur, Christiania.

(†) Membre décédé.

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

Harrington PUTNAM, Avocat, New-York.

(†) E. N. RAHUSEN, Avocat, ancien Sénateur, Président de l'Association néerlandaise de Droit Maritime, Amsterdam.

RAEBURN, K. C., Londres.

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

(†) SARTORI, Armateur, Président du Deutscher Nautischer Verein.

Dr Aug. SCHENKER, Armateur, Vienne.

Leslie SCOTT, K.C., Vice-Président du Comité Maritime International, Londres.

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

(†) Dr Friedrich SIEVEKING, président de la Haute Cour Hanséatique, Président de l'Association allemande de Droit Maritime, Hambourg.

Frédéric SOHR, Dr en droit, Assureur, Secrétaire Général de l'Association Belge de Droit Maritime, Anvers.

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

Right Hon. Lord STERNDALE, Master of the Rolls, Haute Cour de Justice, Londres.

Georges STREIT, ancien Ministre de Grèce à Vienne, ancien Président de l'Association hellénique de Droit Maritime, Athènes.

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

le baron DE TAUBE, ancien Conseiller au Ministère des Affaires Étrangères, Pétrograde.

C. L. SCHÖNMEYR, Avocat, Stockholm.

Dr Gustave STRUCKMANN, Geh. Oberregierungsrat, Berlin.

(†) THALLER, Professeur à la Faculté de droit, Paris.

Robert TEMPERLEY, Solicitor, Newcastle-upon-Tyne.

Otto THORESEN, Armateur, Christiania.

(†) Membre décédé.

MM. Dr R. Ulrich, ancien Secrétaire général de l'Internationaler Transportversicherungsverband, Directeur du Germanischer Lloyd, Berlin.

Kakichi Uchida, ancien Directeur de la Marine marchand au Ministère des Communications, Tokio.

(†) L. de Valroger, ancien Président de l'ordre des Avocats à la Cour de Cassation de France, Paris.

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

Dr Antonio Vio, avocat, Fiume.

(†) 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 Norddeutscher Lloyd à Brême.

(†) Ad. Woermann, Armateur, Président de la Chambre de Commerce, Hambourg.

Dr Stephen Worms, Conseiller au Ministère du Commerce, Vienne.

Estanislao S. Zeballos, Avocat, ancien Ministre des Affaires Étrangères, Buenos-Aires.

(†) Membre décédé.

Associations Nationales

ALLEMAGNE

Deutscher Verein für Internationales Seerecht (*).

Président : Dr Brandis, Président du Sénat de la Cour Supérieure hanséatique, Hambourg.
Secrétaire général : Dr Alf. Sieveking, Avocat, Hambourg.

AUTRICHE

Association autrichienne de Droit Maritime (*)

Président : Dr Augusto Jacopich, Président de la Cour d'Appel, Trieste.
Secrétaires : Dr G. Martinolich, Avocat, Trieste.
Dr E. Richetti, Avocat, Trieste.

BELGIQUE

Association Belge de Droit Maritime.

Président d'honneur : M. Charles Le Jeune, Assureur, Président d'honneur du Comité Maritime International, Anvers.
Président : M. Louis Franck, Avocat, Ministre des Colonies, Président du Comité Maritime International, Anvers.
Vice-Président : M. Albert Le Jeune, Assureur, Sénateur, Vice-Président du Comité Maritime International, Anvers.
Secrétaires généraux : M. Frédéric Sohr, docteur en droit, Assureur, Secrétaire Général du Comité Maritime International, Anvers.
M. Constant Smeesters, Avocat, membre du Conseil Supérieur de la Marine, Anvers.

(*) Composition du Bureau au moment de la Conférence de Copenhague 1913.

DANEMARK

Association Danoise de Droit Maritime.

Président : M. J. H. Koch, Président de la Cour Maritime et Commerciale, Copenhague.

Conseillers : M. Johan Hansen, Consul général, Armateur, ancien Ministre du Commerce, Copenhague.

M. Otto Liebe, Avocat à la Cour Suprême, Copenhague.

M. V. Middelboe, Dispacheur, Copenhague.

M. O. B. Muus, ancien Ministre du Commerce et de la Navigation, Copenhague.

ÉTATS-UNIS

Maritime Law Association of the United States.

Président : Hon. George C. Holt, Juge à la U. S. District Court, New-York.

Secrétaire : M. Edward Grenville Benedict, Advocate, New-York.

FRANCE

Association Française du Droit Maritime.

Président honoraire : M. Paul Govare, Avocat à la Cour d'Appel de Paris.

Président : M. Charles Lyon-Caen, Doyen honoraire à la Faculté de Droit de l'Université de Paris, Membre de l'Institut, Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences morales et politiques.

Vice-Président : M. Henri de Grandmaison, Avocat au barreau du Havre, ancien Bâtonnier.

Secrétaire Général : M. René Verneaux, Docteur en droit, Chef du Contentieux de la Cie des Messageries Maritimes, Paris.

GRANDE BRETAGNE

The Maritime Law Committee. (International Law Association.)

Président : Right Hon. Sir Henry Duke, President of the Probate, Divorce and Admiralty Division of the High Court of Justice, Londres.

Secrétaires : Dr. Hugh H. L. Bellot, D. C. L., Londres.
Dr. W. R. Bisschop, L. L. D., Londres.

GRÈCE

Association Maritime en Grèce.

Président : M. Georges Lazarimos, Athènes.

Vice-Président : M. C. Typaldo-Bassia, Membre de la Cour d'Arbitrage de la Haye, ancien Président du Parlement, Député, Avocat à la Cour Suprême, Athènes.

Secrétaire général : M. Georges Diobouniotis, Avocat, Professeur à l'Université, Athènes.

HONGRIE

Association Hongroise de Droit Maritime International. (*)

Président-honoraire : M. le Comte Albert Apponyi, Conseiller intime actuel de Sa Majesté Imp. & Roy. Apost., Ministre d'État, député, Budapest.

Président : M. le Comte Étienne de Wickenburg, Conseiller intime de S. M. Imp. & Roy. Apost., Gouverneur de Fiume.

Vice-Présidents : le Dr François de Nagy, Conseiller intime de S. M. Imp. & Roy. Apost., ancien Secrétaire d'État, Professeur à l'Université de Budapest.

M. Coloman de Fest, Conseiller ministériel, ancien Vice-Président de Gouvernement maritime, Fiume.

Directeur : M. Deszö Darday de Baranya-Baan, Conseiller Ministériel au Gouvernement royal maritime, Fiume.

Secrétaire : le Dr Arthur Dalmartello, Avocat, Fiume.

ITALIE

Association Italienne de Droit Maritime.

Président : M. A. Marghieri, Avocat, Professeur à l'Université de Naples, Naples.

(*) Composition du bureau lors de la Conférence de Copenhague, 1913.

JAPON

Assocaition Japonaise de Droit Maritime.

Président : M.N. MATSUNAMI, Professeur à l'Université de Tokio.
Secrétaire : M. JUKAWA, Directeur de la Marine marchande au Ministère des Communications du Japon, Président du Tribunal Supérieur de la Marine marchande, Tokio.

NORVÈGE

Association Norvégienne de Droit Maritime.

Président : M. JOHAN OLAF BREDAL, Avocat à la Cour Suprême, Christiania.
Trésorier : M. ANTON POULSSON, Assureur, Christiania.

PAYS-BAS

Association Néerlandaise de Droit Maritime.

Président : M. B. C. J. LODER, Conseiller à la Cour de Cassation, La Haye.
Secrétaire : M. C. D. ASSER Jr. Avocat, Amsterdam.
Secrétaire-Adjoint : M. J. F. TH. VAN VALKENBURG, Avocat, Amsterdam.

PORTUGAL

Comité Portugais pour l'Unification du Droit Maritime.

Président : M. le Conseiller d'État FRANCISCO ANTONIO DA VEIGA BEIRAO, ancien Ministre et Pair, Lisbonne.
Vice-Président : M. le Conseiller JACINTHO CÂNDIDO DA SILVA, ancien Ministre et Pair, Lisbonne.
Secrétaire : M. A. PEREIRA DE MATTOS, Lieutenant de vaisseau, ancien Député, Lisbonne.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Association Argentine de Droit Maritime.

Président : M. Leopold Melo, Professeur à l'Université, Buenos-Aires.
Vice-Président : M. Pedro Christophersen, Président du Centre national de Navigation transatlantique, Buenos-Aires.
Secrétaire : M. Mario Belgrano, Buenos-Aires.
Trésorier : M. Pedro Michanovich, Armateur, Buenos-Aires.

RUSSIE

Société Russe de Droit Maritime (*).

Président : M. G. Stebline-Kamenski, Conseiller privé, jurisconsulte du Ministère de la Marine, Pétrograde.
Vice-Président : M. Benislavski, Directeur de la Société de Navigation Est-Asiatique Russe.
Secrétaire : M. M. Linden, Conseiller de Cour, chef de section au Département de la Marine marchande, Pétrograde.

SUÈDE

Association Suédoise pour le Droit Maritime International.

Président : M. Erik Martin, Avocat, Président de l'Association Suédoise des avocats, Stockholm.
Vice-Président : M. Harald Anderson, Assureur, Stockholm.
Secrétaire : M. Eliel Löfgren, Avocat, Stockholm.

(*) Composition du bureau lors de la Conférence de Copenhague en 1913.

CONFÉRENCE D'ANVERS
28-29-30 JUILLET 1921

Liste de Présence

BUREAU :

MM. Louis Franck, Président, Ministre des Colonies de Belgique.

Leslie Scott, Vice-Président, K. C., M.P., Londres.

Albert Le Jeune, Vice-Président, Sénateur.

Frédéric Sohr, Secrétaire Général, Docteur en droit, Assureur.

L. Hennebicq, Secrétaire Général, Avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles.

ARGENTINE

Son Exc. M. Albert Blancas, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Bruxelles.

BELGIQUE

MM. Alphonse Aerts, Agent maritime, Chef de la Maison John P. Best & Co, Anvers.

Charles Bauss, Avocat, ancien Bâtonnier de l'Ordre, Anvers.

Léon Dens, Armateur, Président de l'Union des Armateurs Belges, Anvers.

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

Jacques Langlois, Dispacheur, Anvers.

Robert Vrancken, Avocat, Anvers.

Antoine Franck, Avocat, Anvers.

Chevalier Ernst de Bunswyck, Secrétaire Général du Ministère de la Justice. — Délégué du Ministre de la Justice.

MM. J. DE RUELLE, Délégué du Ministre des Affaires Etrangères.

H. DE VOS, Inspecteur de Direction de l'Administration de la Marine. — Délégué du Ministre de la Marine.

ALBERT KREGLINGER, Censeur de la Banque Nationale de Belgique.

GERMAIN SPÉE, Avocat, ancien Greffier en chef du Tribunal de Commerce d'Anvers.

VERBEECK, Directeur de l'Armement Deppe, Anvers.

ALEX. DE GROOTE, Vice-Président de la Chambre de Commerce d'Anvers.

HENRI ENGELS, Assureur, Anvers.

FL. DE BRAEKELEER, Président du Tribunal de Commerce d'Anvers.

ALBERT GOYENS, Référendaire en chef du Tribunal de Commerce d'Anvers.

FERNAND WALTON, Bâtonnier de l'ordre des Avocats d'Anvers.

ALPH. DE MONTIGNY, de la Maison JOHN P. BEST & Co, Agent Maritime, Anvers.

ED. PECHER, Avocat, ancien Membre de la Chambre des Représentants, Anvers.

MAURICE DE COCK, Avocat, Professeur à l'Institut Supérieur de Commerce d'Anvers.

JACQ. DRORY, Docteur en droit, Dispacheur, Anvers.

J. L. DEKKERS, Agent Maritime, Anvers.

LÉON VAN PEBORGH, Dispacheur, Anvers.

HENRY VOET, Docteur en droit, Dispacheur, Anvers.

DANEMARK

MM. Dr. J. H. KOCH, Président de la Cour Maritime et Commerciale, Président de l'Association Danoise de Droit Maritime, Copenhague.

Dr. OTTO LIEBE, Avocat à la Cour Suprême, Ministre d'Etat, Copenhague.

ÉTATS-UNIS

M. William J. Conlen, Avocat, Philadelphie.

FRANCE

MM. Henri de Grandmaison, Avocat, Vice-Président de l'Association Française de Droit Maritime.

René Verneaux, Chef du Contentieux de la Cie des Messageries Maritimes, Secrétaire Général de l'Association Française du Droit Maritime.

Paul de Rousiers, Secrétaire Général du Comité Central des Armateurs de France.

M. Gervais, Secrétaire Adjoint du Comité des Assureurs Maritimes, Paris.

Laurent Toutain, Courtier Juré d'Assurances, Membre de la Chambre de Commerce du Havre.

Georges Ripert, Professeur à la Faculté de Droit de Paris.

Lesueur, Chef du Contentieux de la Cie Générale Transatlantique.

Cangardel, Directeur de la Société « Les Armateurs Français », Paris.

Francis Sauvage, Avocat à la Cour d'Appel de Paris.

Jean de Grandmaison, Avocat, Le Havre.

GRANDE BRETAGNE

MM. Leslie Scott, K.C., L. P., Avocat, Londres.

H. M. Cleminson, Directeur-Général de la Chamber of Shipping of the United Kingdom, Londres.

W. R. Bisschop, L.L.D., Avocat, Secrétaire du Maritime Law Committee (International Law Association).

HOLLANDE

MM. le Dr. B. C. J. Loder, Conseiller à la Cour Suprême des Pays-Bas, Président de l'Association néerlandaise de Droit Maritime.

le Dr. Josephus Jitta, Professeur à l'Université d'Amsterdam, Membre du Conseil d'État à La Haye.

GRÈCE

MM. St P. Séfériadis, Professeur de Droit International, Membre de la Cour Permanente d'arbitrage de la Haye.

ITALIE

MM. le Commandeur Francesco Berlingieri, Avocat, Professeur à l'Université et à l'École supérieure Navale. Gênes.

le Commandeur Edoardo Canali, Président du Comité des Assureurs de Gênes.

le Capitaine Lionel Canali, M.C., Administrateur-délégué de la Caisse Navale d'Assurances, Gênes.

JAPON

MM. Héiji Asano, Secrétaire du Ministère des Communications à Tokio.

Kuramatsu Kishi, Consul du Japon, à Anvers.

SUÈDE

MM. Eliel Löfgren, Avocat, ancien Ministre, Secrétaire Général de l'Association Suédoise de Droit Maritime, Gothembourg.

Einar Rud. Lange, Directeur d'Assurances, R. N. O. R. V. C., Gothembourg.

Secrétaires adjoints de la Conférence :

W. Malgaud, Avocat à Anvers.

P. de Jardin, Avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles, ancien Conseiller Juridique de la Marine.

Ed. Buisseret, Avocat à Anvers.

Ch. Borgers, Docteur en droit.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Conférence d'Anvers

(28-30 JUILLET)

JEUDI 28 JUILLET

10 heures : Séance d'inauguration.
Constitution du bureau de la Conférence.
Abordage et Assistance. — État des ratifications des Conventions de 1910.

2.30 heures : Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires. — Rapport sur les avant-projets de la Conférence diplomatique de Bruxelles. — Discussion.

8 heures du soir : Dîner offert par M. le Sénateur Albert Le Jeune, Vice-Président de l'Association Belge de Droit Maritime.

VENDREDI 29 JUILLET

10 heures : Les Privilèges et les Hypothèques Maritimes — Rapport sur l'avant-projet de la Conférence diplomatique de Bruxelles. — Discussion.

5 heures : Réception des Délégués par Sa Majesté le Roi Albert au Palais de Bruxelles.

7.45 heures : Dîner offert par M. Alph. Aerts, ancien Président de la Fédération Maritime.

SAMEDI 30 JUILLET

10 heures : Code de l'Affrètement. — Rapport sur l'avant-projet de la Commission de Londres (avril 1914).

2.30 heures : Continuation de la discussion.

Action internationale future du Comité. — Nouvelles questions sujettes à unification.

Séance administrative. — Assemblée générale des membres permanents du Comité Maritime International.

8 heures du soir : Dîner offert par la Compagnie Belge Maritime du Congo à bord du s/s Anversville.

NOTE

SUR LES

Travaux du Comité Maritime International

PAR

Mr FRÉDÉRIC SOHR

Docteur en Droit, Assureur
Secrétaire Général du Comité Maritime International

I. — FONDATION

Le Comité Maritime International fut fondé en 1896 par MM. Charles Le Jeune et Louis Franck.

Il constitue un organisme central, dont le siège est à Anvers, reliant entre elles des associations nationales de droit maritime qui groupent dans chaque pays les représentants les plus compétents des divers milieux intéressés (armateurs, négociants, assureurs, juristes, banques) (1).

Au moment où la guerre de 1914 éclata il existait des associations affiliées dans les dix-sept pays suivants :

Belgique (2), Grande-Bretagne, Japon, Etats-Unis,

(1) Il y a lieu de noter la parfaite concordance et l'harmonie qui existent entre les travaux du *Comité Maritime International* et ceux de l'*International Law Association*. Dans une réunion du Conseil exécutif de cette dernière association tenue le mercredi 29 avril 1896, sous la présidence de Lord (alors Sir) Walter G. F. Phillimore, Bart, D. C. L., il a été décidé à l'unanimité ce qui suit :

« 1° Le conseil approuve la création de sociétés ou de groupes nationaux en vue de favoriser l'unification du droit maritime et sera heureux d'être l'un des moyens de rapports entre ces associations;

» 2° Le conseil exprime l'espoir que Me Franck et ses amis constitueront sur le Continent un comité qui réalisera le projet dont ci-dessus question. Le conseil sera toujours prêt à fournir à ce comité tout le concours qu'il lui sera possible de prêter. » (Farde de documents publiés par le Comité Maritime International, en juin 1896, p. 6.)

(2) La première association fut l'*Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime* (actuellement *Association Belge de Droit Maritime)*, vrai berceau du *Comité Maritime International.*

France, Italie, Hollande, Allemagne, Autriche, Hongrie, Grèce, Russie, Danemark, Suède, Norvège, Portugal, Argentine.

II — SON ŒUVRE

Le Comité étudie les questions de droit maritime susceptibles d'une unification internationale, ceci en vue d'éviter des conflits de lois fréquents et souvent insolubles, nuisibles à tous les intéressés en jeu.

Il procède par études systématiques entreprises dans les divers pays affiliés sur la base de questionnaires, et se réunit en Conférences internationales à dates périodiques. Les travaux tendent à l'élaboration de projets de conventions internationales dont la diplomatie est ensuite saisie.

On peut diviser les résultats obtenus jusqu'à présent en trois catégories :

a) matières pour lesquelles des conventions internationales ont été conclues ;

b) matières pour lesquelles des avant-projets de conventions sont soumis à la Conférence diplomatique;

c) matières dont la Conférence diplomatique n'a pas encore été saisie.

A. — Matières pour lesquelles des conventions internationales ont été conclues

Ce sont : l'Abordage et l'Assistance.

L'abordage fut discuté aux Conférences de Bruxelles (1897), Anvers (1898), Londres (1899), Paris (1900), Hambourg (1902).

Le gouvernement belge fut saisi de l'avant-projet voté à

Hambourg et invita les gouvernements étrangers à se faire représenter à une Conférence diplomatique. Celle-ci se réunit pour la première fois à Bruxelles en 1905.

L'Assistance fit l'objet de délibérations à Paris (1900) et à Hambourg (1902). Un avant-projet fut également soumis au gouvernement belge.

Les deux matières furent examinées aux Conférences diplomatiques de Bruxelles de 1895, 1909 et 1910 et aboutirent à la signature de deux conventions internationales, le 23 septembre 1910 par les plénipotentiaires de 25 Etats représentés.

Ces conventions firent ensuite, conformément au protocole, l'objet de ratifications par les Puissances signataires.

Voici l'état des ratifications à ce jour :

Allemagne,

Autriche,

Belgique,

Brésil,

Danemark,

Etats-Unis (Convention sur l'Assistance seulement),

France,

Grande-Bretagne (y compris les Dominions et les colonies),

Grèce,

Hongrie,

Italie,

Japon,

Mexique,

Nicaragua (Convention sur l'Abordage seulement),

Norvège,

Pays-Bas,

Portugal,
Roumanie,
Russie,
Suède.

D'autre part, les Etats suivants n'ont encore fait parvenir leur ratification pour aucune des deux Conventions :

la République Argentine,
le Chili,
Cuba,
l'Espagne,
l'Uruguay.

Les deux conventions ont fait l'objet d'une mention spéciale dans le traité de Versailles (art. 282) avec l'Allemagne et dans celui de St. Germain (art. 234) avec l'Autriche.

Voici ce que dit le traité de Versailles (le texte de celui de St. Germain est identique) :

« Dès la mise en vigueur du présent traité et sous réserve des dispositions qui y sont contenues, les traités et accords plurilatéraux, de caractère économique, énumérés ci-après et aux articles suivants, seront seuls appliqués entre l'Allemagne et celles des Puissances alliées et associées qui y sont partie :

. . . . . .

12° conventions du 23 septembre 1910 relatives à l'unification de certaines règles en matière d'abordage, d'assistance et de sauvetage maritimes ».

Le rôle du Comité sera de veiller à ce que les ratifications soient complétées; en outre à ce que, dans les divers pays signataires, les lois nationales soient mises en har-

monie avec les conventions de 1910. Au moment de la guerre c'était chose faite pour la Belgique, l'Angleterre et l'Allemagne. D'autre part des projets de loi étaient soumis aux parlements français et hollandais.

B. — Matières pour lesquelles des avant-projets de conventions sont soumis à la Conférence diplomatique

Ce sont : la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires et les Hypothèques et Privilèges Maritimes.

La Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires

Après Anvers (1898), Londres (1899), Paris (1900), Hambourg (1902), Amsterdam (1904), Liverpool (1905) et Venise (1907) le Comité put soumettre un avant-projet de traité à la Conférence diplomatique de Bruxelles en 1909. — A Brême (1909) et à Paris (1911) une résolution visa en outre la limitation de responsabilité en cas de lésions corporelles ou de pertes de vies humaines.

Les travaux du Comité puis ceux de la Conférence diplomatique sont parvenus à concilier les divergences qui caractérisent le système anglais d'une part — et le système continental de l'autre :

1° la loi anglaise ne tient pas compte des différences de valeur entre les diverses classes de navires. La limite est invariablement de 8 ou 15 £ (lésions corporelles) par tonne de jauge brute. — Le système continental est basé sur la valeur réelle du navire, y compris le fret pendant.

2° la loi anglaise règle la responsabilité par accident, — le système continental, par voyage.

3° la loi anglaise fixe un forfait absolu, dû dans tous les cas, quel que soit le sort du navire — le système continental, au contraire, tient compte des avaries maritimes. On a exprimé cela en opposant la valeur du navire *après* l'accident à la valeur *avant* l'accident.

4° en ce qui concerne les créances sujettes à limitation la loi anglaise s'en tient aux dommages causés par faute ou négligence dans la navigation ou la conduite du navire. Le système continental inclut les contrats conclus par le propriétaire du navire dès que leur exécution rentre dans les fonctions légales du capitaine.

Le dernier état de la question se trouve dans les textes préparés par la Conférence diplomatique de Bruxelles en 1910 et par la Sous-Commission qui s'est réunie en mars-avril 1913.

Nous essayerons de donner une analyse systématique de l'avant-projet de 1913 d'après le plan suivant :

I. — *La responsabilité.*

1. — Quelles créances sont sujettes à limitation ?
2. — Quelles créances ne sont pas sujettes à limitation ?

II. — *Le patrimoine exécutable.*

1. — La limite.
2. — Modifications à la limite :
   a) Valeur substituée;
   b) Garantie extensive à la limite.

III. — *Application de la convention.*

1. — Au point de vue de la qualité juridique :
   quant aux personnes;
   quant aux navires.
2. — Au point de vue des créances.
3. — Au point de vue de la nationalité des parties.

I. — *La responsabilité.*

I. — *Quelles créances sont sujettes à limitation?*

(Article 1er.)

1° Indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés sur terre ou sur l'eau par les faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ;

2° Indemnités dues à raison de dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord;

3° Obligations résultant des connaissements signés par le capitaine ou pour lui;

4° Indemnités dues à raison d'une faute nautique dans l'exécution d'un contrat ;

5° Obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et obligations qui s'y rattachent ;

6° Indemnités d'assistance et de sauvetage ;

7° Part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes, à raison du navire et du fret;

8° Obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent ni de l'insuffisance ni de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au début du voyage.

II. — *Quelles créances ne sont pas sujettes à limitation?*

(Article 12), 1° Obligations résultant de fautes commises par le propriétaire du navire ;

2° Obligations résultant des actes dont il s'agit aux nos 3 et 8 de l'art. 1er, lorsque le propriétaire a spécialement autorisé ou ratifié ces actes ;

3° Obligations résultant pour le propriétaire de l'engagement de l'équipage et des autres personnes au service du navire.

Lorsque le capitaine est en même temps propriétaire ou copropriétaire du navire, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

II. — *Le patrimoine exécutable.*

N. B. — Nous ne nous occupons que du patrimoine exécutable pour les créances sujettes à limitation. Pour les autres l'ensemble des biens du débiteur répond, selon le droit commun.

I. — La Limite

A. — *Nature et éléments constitutifs.*

La limite de responsabilité ou patrimoine exécutable est *personnelle* (arg. art. 1er).

Le propriétaire qui se prévaut de la limitation de responsabilité à la valeur du navire est tenu de faire la preuve de cette valeur. (art. 3).

Se compose (art. 1er) { du navire, du fret, de leurs accessoires.

(Comme correctif à la responsabilité personnelle qui entraînerait comme conséquence la saisie d'un bien quelconque du propriétaire de navire) :

Il peut être sursis, sur requête, aux poursuites sur les biens du débiteur à terre pendant le temps suffisant pour réaliser et liquider le navire (art. 10).

Les diverses créances se rattachant à un même accident ou devant recevoir leur exécution dans un même port concourent entre elles sur la somme formant la limite de la responsabilité du propriétaire (art. 7)

B. — *Définitions.*

a) *Navire :* L'estimation a pour base l'état du navire aux époques ci-après établies :

1° En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent, même en vertu d'un contrat, et qui sont nées jusqu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident, l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port.

Si, avant ce moment, un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins-value ainsi occasionnée n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur.

Pour les accidents survenus pendant le séjour du navire dans le port, l'estimation est faite d'après l'état du navire dans ce port après l'accident.

2° S'il s'agit de créances relatives à la cargaison ou nées d'un connaissement, en dehors des cas prévus aux alinéas précédents, l'estimation est faite d'après l'état du navire au port de destination de la cargaison ou au lieu dans lequel le voyage est rompu.

Si la cargaison est destinée à différents ports et que le dommage

se rattache à une même cause, l'estimation est faite d'après l'état du navire au premier de ces ports.

3° Dans tous les autres cas visés à l'article 1er, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage (art. 3).

b) *Fret :* La valeur du fret visé à l'article 1er comprend :

1° Dans le cas de l'article 3, n° 1, les deux tiers du fret brut revenant au propriétaire à raison des marchandises se trouvant à bord au moment de l'accident ;

2° Dans le cas de l'article 3, n° 2, les deux tiers du fret brut revenant au propriétaire à raison des marchandises se trouvant à bord au moment de l'arrivée dans le port ;

3° dans le cas de l'article 3, n° 3, les deux tiers du fret brut revenant au propriétaire pour le voyage.

Le prix de passage et les surrestaries sont assimilés au fret. (Art. 4).

c) *Accessoires des navire et du fret :* Les accessoires visés à l'article premier comprennent les sommes énumérées ci-après, dues ou payées au propriétaire depuis le début du voyage :

1° Les indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés ou à raison de la perte du fret visé à l'article 4;

2° Les indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes du fret visé à l'article 4;

3° Les deux tiers des indemnités d'assistance ou de sauvetage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Ne sont pas considérés comme des accessoires du navire ou du fret les indemnités payées ou dues en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux. (art. 5).

d) *Voyage :* A moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre acception, on entend par voyage, pour l'application de la présente convention, le voyage pour lequel le navire a été armé et équipé, ou que le navire a entrepris en exécution d'un nouveau contrat d'affrètement, ou qu'il a effectué après débarquement complet de ses marchandises, avec ou sans nouvelle cargaison. (art. 6).

II. — Modifications a la limite ainsi déterminée.

A. — *Valeur substituée.*

Le valeur du navire, du fret et des accessoires ne dépassera pas une somme totale de 8 liv. st. par tonne de jauge du navire, sans que cette limite puisse être invoquée dans les cas prévus aux nos 6, 7 et 8 (art. 1).

B. — *Garantie extensive à la limite.*

La garantie donnée pour obtenir mainlevée de la saisie est acquise au créancier saisissant dans les termes où elle a été donnée et ne sera ni modifiée par les événements ultérieurs, ni invoquée pour restreindre les droits d'autres créanciers (art. 9).

III. — *Application de la convention.*

A. — *Au point de vue de la qualité juridique.*

Quant aux personnes :

Au propriétaire du navire (art. 1er).

A l'armateur qui n'a pas la propriété du navire (art. 11).

A l'affréteur principal (art. 11).

Quant aux navires :

Tous navires auxquels la limitation de responsabilité est applicable selon leur loi nationale (*solution non exprimée, mais implicite*).

La convention ne s'applique pas aux navires de guerre, ni aux navires d'État exclusivement affectés à un service public (art. 14).

B. — *Au point de vue des créances.*

Voir les sources d'obligations ci-dessus.

C. — *Au point de vue de la nationalité des parties.*

Les dispositions de la convention seront appliquées dans chaque État contractant lorsque l'une des parties intéressées est ressortissante d'un autre État contractant ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, ce principe ne porte pas atteinte au droit des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente convention en faveur des ressortissants d'un État non-contractant (art. 13).

Il y a lieu de noter que dans un article spécial (art. 8 — voy. le texte aux Annexes) l'avant-projet s'occupe également du régime des réclamations pour pertes de vies humaines ou dommages corporels.

Les Hypothèques et les Privilèges Maritimes

Après Hambourg (1902), Amsterdam (1904), Liverpool (1905) et Venise (1907), le gouvernement belge fut saisi d'un avant-projet de traité international. La

Conférence diplomatique de Bruxelles s'en occupa en 1909, 1910 et 1913 (Sous-Commission de mars-avril).

L'avant-projet de Venise s'inspirait d'une préoccupation fondamentale : rendre possible le développement du crédit maritime par l'hypothèque en limitant autant que possible de nombre des privilèges. En 1909 et 1910 au contraire les catégories de créances privilégiées ont augmenté, sur le vœu exprimé par divers gouvernements. La délégation allemande notamment désirait voir reconnaître un privilège à tous les créanciers vis-à-vis desquels le propriétaire de navire n'a qu'une responsabilité limitée, ce qui inclut particulièrement un privilège pour les droits des intéressés à la cargaison contre le propriétaire du navire transporteur. C'est là une difficulté dans l'œuvre d'unification.

Le dernier état des travaux se trouve formulé dans l'avant-projet préparé par la Sous-Commission de la Conférence Diplomatique de Bruxelles (mars-avril 1913). (Annexes p. 18).

On peut résumer ainsi dans leurs grandes lignes les résultats déjà acquis :

1° *L'application de la loi du pavillon aux effets de l'hypothèque et des droits similaires.*

Ce principe, admis depuis la Conférence d'Amsterdam (1904) se trouve définitivement consacré. On a repoussé l'idée d'une mention à faire sur la lettre de mer pour faire crédit à la loi du pavillon.

L'article 1er du projet exige la régularité dans la constitution du droit selon la loi nationale et la publicité par inscription soit au port d'enregistrement, soit dans un office central.

2° *La concordance du patrimoine constituant la limite de responsabilité et de celui que frappent les privilèges.*

On voit, en effet, en rapprochant l'article 1 de l'avant-projet sur la limitation de responsabilité qu'il y a analogie avec l'article 3 du projet sur les privilèges et hypothèques; la garantie comprend le navire, le fret et leurs accessoires afférents au voyage.

3° *L'ordre de préférence.*

Voici l'ordre qui a été adopté :

1° Les frais de justice dus à l'Etat et les dépens encourus dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire en vue de parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes embarquées au service du navire;

3° Les indemnités dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;

4° Les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, en cas de nécessité, hors du port d'attache, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, que le capitaine soit ou non en même temps propriétaire du navire et que la créance soit la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants;

5° Les indemnités dues à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant de la faute d'une personne au service du navire, soit aux passagers ou ayants cause en cas de mort ou blessures, soit à un autre navire, à sa cargaison, à son personnel ou à ses passagers; les indemnités dues pour la réparation des dommages causés à des ouvrages d'art, des ports, docks et voies navigables.

Une dérogation a été admise en ce qui concerne l'ordre inverse suivi en cas de pluralité de voyages : les créances résultant du contrat d'engagement pour un voyage antérieur restent privilégiées comme celles du dernier voyage, si le contrat d'engagement est le même (art. 6, alin. 2);

4° *L'extinction des privilèges.*

Cette matière étant complexe, on s'en réfère d'abord aux cas prévus par les lois nationales. C'est une solution provisoire : peut-être précisera-t-on tous les cas d'extinction.

De toute façon est déjà admise (art. 10): l'expiration du délai d'un an à dater de l'exigibilité de la créance sans que pour les créances visées au 4° de l'article 3 (contrats et opérations effectués par le capitaine pour le navire en cas de nécessité), le délai puisse dépasser deux ans à partir de la créance.

Toutefois, le délai court, pour les privilèges garantissant les indemnités d'assistance et de sauvetage, à partir du moment où les opérations sont terminées et pour le privilège garantissant l'indemnité d'abordage et les autres indemnités visées au 5° de l'article 3, à partir du jour où le sinistre a eu lieu;

5° *Leur justification.*

Les privilèges ne sont soumis à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve.

Toutefois, il n'est pas porté atteinte au droit de chaque Etat de maintenir dans sa législation des dispositions exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales soit pour certains emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison (art. 12).

Enfin, les bases de 1909, de 1910 et de 1913 contiennent une disposition fort importante qui a trait surtout au cas très fréquent de navires loués en *time-charter*: toutes les dispositions admises s'appliquent « aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal » (art. 13). Il s'agit de droits réels et c'est le bien, le navire qui est grevé. Les tiers n'ont pas à démêler les rapports existant entre les intéressés au navire, ils ne connaissent que le navire.

C. Matières n'ayant pas encore été soumises à la Conférence diplomatique

C'est l'Affrètement.

Le Comité s'est occupé de cette matière depuis Liverpool (1905), Venise (1907), les associations ayant envoyé dès lors des études de droit comparé et des rapports très documentés. A Brême (1909) fut proposé une première série de textes élaborés par la Commission de Paris (mars 1909). L'abolition du fret de distance fut consacrée. A Paris (1911) on s'occupa surtout des exceptions, c.-à-d. des cas où le fret est dû bien que la marchandise n'arrive pas à destination. On n'eut pas le temps d'examiner dans son entièreté un premier projet de code sur

l'affrètement préparé par la Commission de Londres (février 1911). Ce dernier travail, de même qu'un projet très complet et systématique préparé par M. Léon Denisse et présenté au Comité par l'Association Française du Droit Maritime, furent les guides des délibérations de Copenhague (1913). Aucun vote sur l'ensemble n'eut lieu. La matière se développant sans cesse et divers éléments ignorés des lois existant dans les usages internationaux (lignes régulières, connaissements directs) il parut utile de nommer une nouvelle Commission qui rédigerait un travail d'ensemble. Cette Commission se réunit en avril 1914 à Londres. Le rapport rédigé par MM. Léon Hennebicq et Frédéric Sohr était sur presse quand la guerre éclata. Il n'a été publié que récemment. Il forme actuellement la base sur laquelle les discussions devront se poursuivre. Il comprend également un questionnaire auquel les associations nationales n'ont pas été en mesure de répondre jusqu'à présent. Nous renvoyons au texte de ce rapport (Bulletin n° 41, p. 30).

La matière s'étant très développée et comportant un grand nombre d'ordres d'idées, il y a lieu de se demander a) s'il faut persévérer dans la voie d'un Code international complet de l'Affrètement ? b) ou s'il convient de limiter l'unification internationale à certaines questions déterminées ?

Une question connexe à l'Affrètement — celle des Clauses d'Exonération — émeut l'opinion publique dans tous les pays. Le rapport de l'Impérial Shipping Committee du 25 février 1921 lui donne un intérêt d'actualité.

Le Comité Maritime International se trouve saisi de la

question par les deux résolutions suivantes votées respectivement par la Chambre de Commerce Internationale (juin, Londres 1921) et le Bill of Lading Committee de cette Association.

Résolution de la Chambre de Commerce Internationale (traduction) :

« *La Chambre estime qu'il est très important d'unifier,*
» *autant que c'est raisonnable et faisable, les pratiques*
» *divergentes des différents pays quand ces pratiques*
» *sont nuisibles au commerce, et dans ce but,*

» 1) *la Chambre de Commerce Internationale est una-*
» *nimement favorable à l'idée d'obtenir un connaisse-*
» *ment transocéanique international uniforme avec des*
» *clauses uniformes appropriées aux trafics spéciaux*
» *ainsi qu'aux divers ports.*

» 2) *un Comité permanent sera nommé par le Bureau*
» *en vue de coopérer avec l'International Law Associa-*
» *tion et le Comité Maritime International dans leurs*
» *efforts pour obtenir une législation uniforme concer-*
» *nant les connaissements transocéaniques.*

» 3) *en attendant l'établissement de pareille législa-*
» *tion uniforme et s'inspirant du précédent posé par*
» *l'adoption des Règles d'York et d'Anvers le Co-*
» *mité fera une enquête et présentera rapport au Bureau*
» *sur la question de savoir si l'on pourrait obtenir un*
» *accord général des transporteurs quant à l'acceptation*
» *volontaire par eux d'obligations uniformes.*

» 4) *au reçu de ce rapport, le Bureau est autorisé à*
» *prendre telles mesures qu'il jugera convenables* ».

Résolution du Bill of Lading Committee (2 juillet 1921) (traduction) :

« *Le Comité recommande l'adoption d'un Code inter-*
» *national qui définera les droits et les obligations des*
» *transporteurs maritimes sous l'empire des connaisse-*
» *ments.*

» *En vue d'arriver à ce résultat, le Comité a examiné*
» *un projet de Code qui lui a été sousmis. Il l'a approuvé*
» *en principe et l'a distribué parmi ses membres pour*
» *qu'il soit porté à la connaissance de leurs co-nationaux.*
» *Sous réserve d'approbation par ces derniers, le Comité*
» *sera prêt à recommander l'adoption de ce Code par*
» *toutes les parties intéressées — tout en coopérant avec*
» *l'International Law Association et avec le Comité Mari-*
» *time International* ».

ANNEXES

Textes adoptés par la Sous-Commission

(MARS-AVRIL 1913)

I.

Avant-projet de convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ARTICLE PREMIER. — Le propriétaire d'un navire n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire et du fret :

1° Des indemnités dues à des tiers à raison des dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ;

2° Des indemnités dues à raison de dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord ;

3° Des obligations résultant des connaissements signés par le capitaine ou pour lui ;

4° Des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat ;

5° De l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y rattachant ;

6° Des indemnités d'assistance et de sauvetage ;

7° De la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes, à raison du navire et du fret ;

8° Des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la

conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent ni de l'insuffisance ni de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au début du voyage.

Toutefois, la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent ne dépassera pas une somme totale de 8 liv. st. par tonne de jauge du navire, sans que cette limite puisse être invoquée dans les cas prévus aux nos 6, 7 et 8. (1).

Art. 2. — La limitation de responsabilité édictée par l'article précédent ne s'applique pas :

1° Aux obligations résultant de fautes commises par le propriétaire du navire ;

2° Aux obligations résultant des actes dont il s'agit aux nos 3 et 8 de l'article 1er, lorsque le propriétaire a spécialement autorisé ou ratifié ces actes ;

3° Aux obligations résultant pour le propriétaire de l'engagement de l'équipage et des autres personnes au service du navire.

Lorsque le capitaine est en même temps propriétaire ou co-propriétaire du navire, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

Art. 3. — Le propriétaire qui se prévaut de la limitation de responsabilité à la valeur du navire est tenu de faire la preuve de cette valeur. L'estimation a pour base l'état du navire aux époques ci-après établies :

1° En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent, même en vertu d'un contrat, et qui sont nées jusqu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident, l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port.

---

(1) Le protocole de clôture réservera aux Hautes Parties contractantes le droit de ne pas admettre la limitation de la responsabilité à la valeur du navire et du fret pour les dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ou de ne ratifier le traité sur ces points qu'à charge de réciprocité.

Il est toutefois entendu qu'en aucun cas la limite de la responsabilité du chef de ces dommages ne dépassera 8 liv. st. par tonne de jauge.

Si, avant ce moment, un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins-value ainsi occasionnée n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur.

Pour les accidents survenus pendant le séjour du navire dans le port, l'estimation est faite d'après l'état du navire dans ce port après l'accident.

2° S'il s'agit de créances relatives à la cargaison ou nées d'un connaissement, en dehors des cas prévus aux alinéas précédents, l'estimation est faite d'après l'état du navire au port de destination de la cargaison ou au lieu dans lequel le voyage est rompu.

Si la cargaison est destinée à différents ports et que le dommage se rattache à une même cause, l'estimation est faite d'après l'état du navire au premier de ces ports ;

3° Dans tous les autres cas visés à l'article 1er, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage.

Art. 4. — La valeur du fret visée à l'article 1er comprend :

1° Dans le cas de l'article 3, n° 1, les deux tiers du fret brut revenant au propriétaire à raison des marchandises se trouvant à bord au moment de l'accident ;

2° Dans le cas de l'article 3, n° 2, les deux tiers du fret brut revenant au propriétaire à raison des marchandises se trouvant à bord au moment de l'arrivée dans le port ;

3° Dans le cas de l'article 3, n° 3, les deux tiers du fret brut revenant au propriétaire pour le voyage.

Le prix de passage et les surestaries sont assimilés au fret.

Art. 5. — Les accessoires visés à l'article premier comprennent les sommes énumérées ci-après, dues ou payées au propriétaire depuis le début du voyage :

1° Les indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés ou à raison de la perte du fret visé à l'article 4 ;

2° Les indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes du fret visé à l'article 4 ;

3° Les deux tiers des indemnités d'assistance ou de sauvetage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

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

Art. 6. — A moins que les circonstances spéciales ne justifient une autre acception, on entend par voyage, pour l'application de la présente convention, le voyage pour lequel le navire a été armé et équipé, ou que le navire a entrepris en exécution d'un nouveau contrat d'affrètement, ou qu'il a effectué après débarquement complet de ses marchandises, avec ou sans nouvelle cargaison.

Art. 7. — Les diverses créances qui se rattachent à un même accident ou à l'égard desquelles, à défaut d'accident, la valeur du navire se détermine en un même port, concourent entre elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire, en tenant compte du rang des privilèges.

Art. 8. — En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit, responsable, au delà de la limite fixée aux articles précédents, jusqu'à concurrence de 7 liv. st. par tonne du navire. Les victimes d'un même accident ou leurs ayants droit concourent entre eux sur la somme formant l'étendue de la responsabilité.

Si les victimes ou leurs ayants droit ne sont pas intégralement indemnisés sur cette somme, ils concourent, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers, sur les montants visés dans les articles précédents, en tenant compte du rang des privilèges.

La même limitation de responsabilité s'applique aux passagers à l'égard du navire transporteur, mais ne s'applique pas à l'équipage et aux autres personnes au service du navire, pour lesquels le droit de recours en cas de mort ou de lésions corporelles reste régi par la loi nationale du navire (1).

(1) Le protocole de clôture contiendra un article autorisant les États contractants à se réserver le droit de décider que le propriétaire d'un navire ne servant pas au transport des personnes et dont la jauge ne dépasse pas 300 tonnes, est responsable à l'égard des créances du chef de morts ou lésions corporelles, d'après les dispositions de la convention, mais sans qu'il y ait lieu d'appliquer à cette responsabilité les dispositions de l'alinéa 1er du présent article.

Art. 9. — Si le navire est saisi en cours de voyage, la garantie donnée pour obtenir mainlevée elle acquise au créancier saisissant, dans les termes dans lesquels elle a été donnée. Elle ne sera ni modifiée par les événements ultérieurs, ni invoquée pour restreindre les droits d'autres créanciers.

Art. 10. — En cas d'action ou de poursuite exercées pour une des causes énoncées à l'article 1er ou à l'article 8, le tribunal pourra ordonner, sur requête du propriétaire, qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre au propriétaire de réaliser le navire et d'opérer la répartition du prix entre les créanciers.

Art. 11. — Lorsque l'armateur non-propriétaire ou, lorsque, en cas d'affrètement conclu soit à temps, soit au voyage ou sur toute autre base, l'affréteur principal est responsable de l'un des chefs énoncés à l'article 1er ou à l'article 8, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables comme au propriétaire.

Si, dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, le propriétaire est responsable, le fret visé à l'article 4 et calculé à raison des deux tiers du montant brut sera remplacé par les deux tiers du loyer ou fret revenant au propriétaire pour la période de temps écoulée depuis le début du voyage jusqu'aux époques respectivement indiquées dans ledit article 4.

Art. 12. — La jauge dont il est question dans les dispositions de la présente convention se calcule comme suit : pour les vapeurs et autres bâtiments à moteur, sur le tonnage net augmenté de l'espace occupé par les machines ou moteurs; pour les voiliers, sur le tonnage net.

Art. 13. — Les dispositions de la présente convention seront appliquées dans chaque État contractant lorsque l'une des parties intéressées est ressortissante d'un autre État contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente convention en faveur des ressortissants d'un État non contractant.

Art. 14. — La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

Art. 15. — Rien, dans les dispositions qui précèdent, ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

Art. 16. — Ceux des États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention (1).

Art. 17. — A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des États qui y prendront part et par le Ministre des Affaires étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 18. — Les États non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

---

(1) Il conviendra de reporter plus tard cette disposition au protocole de clôture.

L'État qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie, certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 19. — La présente convention s'applique aux pays métropolitains, aux colonies, possessions ou protectorats et aux circonscriptions consulaires judiciaires des États contractants.

Toutefois, chaque État contractant a la faculté de ne pas l'appliquer dans ses colonies autonomes ou possessions autonomes. Dans ce cas, il déclarera son intention dans l'instrument de ratification ou dans l'acte d'adhésion. De même et sous les mêmes formes, en tant qu'il existe, dans une colonie, dans une possession ou protectorat, un droit spécial pour les indigènes et leurs assimilés, chaque État contractant a la faculté de ne pas appliquer la convention à ces derniers. Lorsqu'un État désire ultérieurement que la convention soit mise en vigueur dans une de ses colonies autonomes ou possessions autonomes ou qu'elle soit étendue aux indigènes et à leurs assimilés, il fera connaître son désir par une notification spéciale adressée par écrit au Gouvernement belge. Cette notification sera déposée aux archives de ce Gouvernement, qui transmettra immédiatement à tous les autres États contractants copie certifiée conforme de la notification, en indiquant la date à laquelle il l'a reçue.

Art. 20 — A l'égard des États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 19, alinéa 2, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 17, alinéa 2, et à l'article 19, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Art. 21. — S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédia-

tement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

Art. 22. — Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence après trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

II.

Avant-projet de convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux hypothèques et aux privilèges maritimes.

Article premier. — Les hypothèques, mortgages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'État contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants.

Art. 2. — Les créances privilégié espriment toutes les autres créances, y compris celles garanties par les droits réels visés à l'article précédent.

Art. 3. — Sont seuls privilégiés, sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:

1° Les frais de justice dus à l'État et les dépens encourus dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts

publics de même espèce; les frais de pilotage; les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port (1);

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire;

3° Les indemnités dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;

4° Les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, hors du port d'attache, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants;

5° Les indemnités dues, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant de la faute d'une personne au service du navire, soit aux passagers ou ayants droit en cas de mort ou lésions corporelles, soit à un autre navire, à sa cargaison, à son personnel, à ses passagers ou aux ayants droit; les indemnités dues pour la réparation des dommages causés à des ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables.

Il n'est pas porté atteinte aux dispositions des lois nationales des États contractants qui accorderaient un privilège aux établissements publics d'assurance pour les créances résultant de l'assurance du personnel des navires (2).

Art. 4. — Les accessoires du navire et du fret, visés à l'article 3, comprennent:

1° Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour pertes de fret;

---

(1) Le protocole de clôture contiendra la disposition suivante: «Il est entendu que la législation de chaque État reste libre: 1° d'établir parmi les créances visées au 1° de l'art. 3 un ordre déterminé, inspiré par le souci des intérêts du Trésor; 2° d'accorder aux administrations des ports, docks et voies navigables, qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation, le droit de vendre ces objets et de s'indemniser, sur le prix de la vente, des frais de l'enlèvement, par préférence à d'autres créanciers; 3° de régler le rang des créances pour dommages causés aux ouvrages d'art autrement qu'il n'est dit à l'art. 5 et à l'art. 6».

(2) Il conviendra de reporter ultérieurement le dernier alinéa au protocole de clôture.

2° Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;

3° Les sommes dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis le début du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix de passage et les surestaries sont assimilés au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'art. 3, alinéa 1er, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. 5. — Les créances se rapportant à un même voyage sont priviligiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 3. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux nos 3 et 4, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Art. 6. — Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

Art. 7. — A moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre acception, on entend par voyage, pour l'application de la présente convention, le voyage pour lequel le navire a été armé et équipé, ou que le navire a entrepris en exécution d'un nouveau contrat d'affrètement, ou qu'il a effectué après débarquement complet de ses marchandises, avec ou sans nouvelle cargaison.

Art. 8. — En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu des dites règles.

Art. 9. — Les créances privilégiées suivent le navire en quelque main qu'il passe.

Art. 10. — Les privilèges s'éteignent, en dehors des autres cas prévus par les lois nationales, par l'expiration du délai d'un an à dater de l'exigibilité de la créance, sans que, pour les créances visées au n° 4 de l'article 3, le délai puisse dépasser deux ans à partir de la naissance de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles, dans le sens de l'alinéa précédent, les créances des personnes au service du navire visées au n° 2 de l'article 3.

Le délai court, pour les privilèges garantissant les indemnités d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées et, pour le privilège garantissant l'indemnité d'abordage et les autres indemnités visées au n° 5 de l'article 3, du jour où l'accident a eu lieu.

Les causes de suspension et d'interruption des délais susdits sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Art. 11. — Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou du représentant du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Art. 12. — Les privilèges établis par les dispositions qui précèdent ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve.

Cette disposition ne porte pas atteinte au droit de chaque État

de maintenir dans sa législation des dispositions exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales, soit pour certains emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison.

Art. 13. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal agissant en vertu d'un contrat d'affrètement conclu soit à temps, soit au voyage ou sur toute autre base, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 14. — Les dispositions de la présente convention seront appliquées dans chaque État contractant lorsque l'une des parties intéressées est ressortissante d'un autre État contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente convention en faveur des ressortissants d'un État non contractant.

Art. 15. — La présente convention est sans application aux navires d'État.

Art. 16. — (Voir art. 17 de l'avant-projet concernent la limitation de responsabilité.)

Art. 17. — (Voir art. 18 du même avant-projet.)

Art. 18. — (Voir art. 19 du même avant-projet.)

Art. 19. — (Voir art. 20 du même avant-projet.)

Art. 20. — (Voir art. 21 du même avant-projet.)

Art. 21. — (Voir art. 22 du même avant-projet.)

Commission de Londres sur le Code International de l'Affrètement [1]

(17, 18, 19 AVRIL 1914)

I. — But de la Commission.

Les délibérations des deux dernières conférences du Comité Maritime International, tenues à Paris (1911) et à Copenhague (1913) avaient eu pour base l'avant-projet élaboré par la première Commission de Londres (1911).

Un certain nombre de résolutions portant sur des articles de cet avant-projet ont été votées à Paris et à Copenhague. En outre, à ces dernières conférences l'ensemble de l'avant-projet de la Commission de Londres (1911), a été adopté sans discussion de détail et a été renvoyé à une nouvelle commission.

Cette nouvelle commission s'est réunie à Londres et son rôle a consisté essentiellement à élaborer un nouvel avant-projet sur l'affrètement qui tiendrait compte des résultats acquis jusqu'à présent en donnant à la matière toute l'ampleur qu'elle comporte.

Pour rédiger ce nouvel avant-projet la Commission s'est servie principalement des éléments suivants :

1° les résolutions de Paris (1911) ;

2° les résolutions de Copenhague (1913) ;

(1) La Commission était composée de :

MM. Lord Justice Kennedy, président, Sir Reginald Acland, Harry Rish Miller, Rob. Temperley, Dr Gütschow, R. Verneaux, L. Denisse, Louis Franck, J. Koch, Berlingieri, B. C. J. Loder, A. Sieveking ; Léon Hennebicq et Frédéric Sohr, *rapporteurs*.

M. Joh. Hansen s'était fait excuser.

3° l'avant-projet de la Commission de Londres (1911) ;

4° les observations présentées par l'Association allemande de Droit Maritime International, lors de la Conférence de Copenhague (1913) sous la forme de « Résolutions de Hambourg »;

5° l'avant-projet accompagné d'un commentaire, élaboré par M. Léon Denisse et présenté par l'Association française du Droit Maritime.

A raison de son ordonnance systématique, de son caractère très complet et de sa forme même qui est celle d'un code international, l'avant-projet de M. Léon Denisse a servi de base aux délibérations de la Commission.

La Commission a également eu à examiner les propositions de deux de ses membres, MM. B. C. J. Loder et J. Koch qui avaient préparé, le premier une série de 11 articles relatifs au régime des lignes régulières, et le second deux articles relatifs à la starie.

Le nouvel avant-projet, préparé par la Commission, comprend 50 articles et il est annexé au présent rapport. (Annexe II, p. 19).

II. — Observations générales.

A. La division de l'avant-projet :

L'avant-projet se compose d'une disposition préliminaire et de six chapitres lesquels comprennent :

1° les dispositions générales applicables à toutes les conventions d'affrètement (chap. I),

2° le louage du navire (chap. II),

3° l'affrètement (proprement dit) (chap. III),

4° le transport maritime (chap. IV),

5° les fins de non-recevoir et prescriptions (chap. V),

6° les documents relatifs à la constatation du contrat, (chap. VI).

Il a paru opportun à la Commission de distinguer nettement le contrat de louage de navire (ou *time-charter*) de l'affrètement et du transport maritime.

Le contrat de *louage de navire* ou *time-charter* est celui par lequel un propriétaire loue son navire pour un temps déterminé et pour tout emploi licite et normal à la convenance de l'affréteur (art. 8). C'est une location d'espace. Le fréteur n'intervient pas dans les résultats économiques produits par l'emploi du navire. C'est à l'affréteur à l'utiliser en vue des fins qu'il se propose. C'est le louage d'une chose avec la jouissance de cette chose et le contrat est parfaitement étranger à toute idée de transport dans le chef du fréteur.

L'*affrètement,* au contraire, est le contrat par lequel l'affréteur stipule que moyennant un prix fixé à forfait ou sur des bases déterminées, le fréteur mettra à sa disposition, pour un transport par mer, un navire ou une partie d'un navire, (art. 17). Ici, c'est l'idée de transport qui domine, mais cette idée se trouve liée à une autre qui est celle de la location simultanée du navire ou d'une partie déterminée du navire en vue d'effectuer ce transport. Le fréteur s'engage à produire un résultat économique : le transport, au moyen du navire qu'il loue à l'affréteur dans ce but.

Enfin, dans le contrat de *transport maritime*, le résultat économique produit par le transport lui-même absorbe l'essence même du contrat. L'expéditeur n'intervient pas dans le choix de l'instrument du transport, le navire, et il n'est donc pas forcé d'en louer la jouissance. Le navire ne constitue pas l'un des éléments que les parties ont eu en vue. Aussi, le contrat de transport maritime peut-il se définir : la convention ayant pour objet l'accomplissement moyennant un fret, d'un transport maritime (art. 45).

B) Résumé de l'avant-projet :

Disposition préliminaire.

Art. 1. — Liberté contractuelle sauf indication contraire.

CHAPITRE I. — Dispositions générales applicables à toutes les conventions d'affrètement.

Art. 2. — Obligation de fournir un navire navigable.

Art. 3. — Liberté de la preuve de l'innavigabilité.

Art. 4. — Sauf innavigabilité en cours de route, interdiction de remplacer un navire désigné.

Art. 5. — Marchandises chargées sans déclaration ou sous une fause déclaration.

Art 6. — Espace utilisable du navire affrété.

Art. 7. — Nullité des lettres d'indemnité ou de garantie (*disposition d'ordre public*).

CHAPITRE II. — Louage de navire.

Art. 8. — Définition.

Art. 9. — Choix ou congé du capitaine. Gestion nautique et/ou commerciale dévolue à l'affréteur.

Art. 10. — Responsabilité de l'affréteur qui a la gestion nautique et commerciale.

Art. 11. — Perte ou condamnation du navire, responsabilité de l'affréteur.

Art. 12. — Mesure de la substitution de la responsabilité de l'affréteur à celle du propriétaire.

Art. 13. — Responsabilité du propriétaire du navire et de l'affréteur vis-à-vis des intéressés à la cargaison.

Art. 14. — Suspension de loyer en cas de privation de jouissance du navire par force majeure.

Art. 15. — Paiement du loyer en cas de perte sans nouvelles.

Art. 16. — Paiement du loyer calculé par période de temps.

CHAPITRE III. — Affrètement.

Art. 17. — Définition.

Art. 18. — Arrêt ou retard du navire par la faute de l'une des parties.

Section Ire — Obligations du fréteur.

Art. 19. — Lieu d'embarquement et délivrance des marchandises.

Art. 20. — Responsabilité du fréteur pour perte ou dommage aux marchandises.

Art. 21. — Remboursement des marchandises employées ou vendues en cours du voyage pour les besoins du navire.

Art. 22. — Obligations du fréteur si le destinataire est inconnu ou s'il reste en défaut de prendre réception.

Section II. — Obligations de l'affréteur.

Art. 23. — Obligations du chargeur restant en défaut de charger la quantité de marchandises convenue.

Art. 24. — Responsabilité du chargeur de marchandises de nature dangereuse, nuisible ou illégale.

Art. 25. — Non-débition du fret en cas de non-délivrance à destination.

Art. 26. — Exceptions.

Art. 27. — Le fret global (*lumpsum freight*).

Art. 28. — Fret payé d'avance et avances sur fret.

Art. 29. — Fret calculé d'après la durée du voyage, retard par le fait du fréteur.

Art. 30. — Obligations de l'affréteur et du fréteur en cas d'arrêt du navire par force majeure.

Art. 31. — Déchargement des marchandises dans un port voisin en cas d'impossibilité d'entrer au port de destination.

Art. 32. — Réexpédition de la marchandise en cas de perte ou d'innavigabilité ; fret de réexpédition.

Art. 33. — Déduction du fret de remplacement.

Art. 34. — Impossibilité d'abandonner les marchandises pour le fret.

Section III. — De la starie.

Art. 35. — Point de départ des jours de planche pour le chargement et le déchargement. — Durée.

Art. 36. — Point de départ des surestaries lorsque la date d'expiration de la starie n'a pas été indiquée. Absence de formalités.

Art. 37. — Droits du fréteur en cas de non-chargement de la cargaison pendant la starie. Modifications quand le nombre des jours de surestarie est déterminable. Garanties en cas de chargement insuffisant.

Section IV. — Résiliation.

Art. 38. — Résiliation sans dommages-intérêts en cas d'impossibilité d'exécuter le contrat par force majeure.

Art. 39. — Suspension du contrat en cas d'empêchement temporaire.

Art. 40. — Résiliation du contrat, moyennant demi-fret, avant commencement du voyage.

Art. 41. — Même droit en cas d'affrètement partiel, moyennant paiement du fret entier, sauf si tous les chargeurs sont d'accord pour résilier (demi-fret).

Art. 42. — Impossibilité de résilier après le voyage commencé. Obligations de l'affréteur.

Art 43. — Débition du fret entier en cas de résiliation au cours de voyages composés ; déduction des frais épargnés (maximum : demi-fret).

Art. 44. — Droit du chargeur de reprendre les marchandises en rendant les connaissements et en fournissant garantie.

CHAPITRE IV. — Transport maritime.

Art. 45. — Définition. Application des règles du chapitre III, sauf en ce qui concerne *a*) la résiliation avant le commencement du voyage et *b*) la starie.

Art. 46. — Transport par lignes régulières :

1°) droit de remplacer le navire,

2°) obligation pour le fréteur de faire parvenir les marchandises à destination à ses frais,

3°) lieux de chargement et de déchargement,

4°) publications relatives au déchargement,

5°) obligation pour le destinataire de recevoir aussi vite que le steamer peut délivrer.

CHAPITRE V. — Fins de non-recevoir et prescription.

Art. 47. — Fin de non-recevoir faute de constatation contradictoire ou d'avis par écrit dans les sept jours à partir de la date de la délivrance.

Art. 48. — Prescription de deux ans à partir du moment où l'action est née.

CHAPITRE VI. — Documents relatifs à la constatation du contrat.

Art. 49. — Définition du connaissement.

Art. 50. — Responsabilité des transporteurs sous l'empire d'un connaissement direct ; droit d'assigner le dernier transporteur.

III. — Observations particulières.

Article 2

Cet article est la nouvelle rédaction de l'article 5 des Résolutions de Paris (1911) qui portait : « Le propriétaire » du navire est tenu personnellement de le fournir en état » de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rap- » ports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans » des circonstances ordinaires Les conditions qui con- » stituent l'état de navigabilité sont déterminées par les » lois et règlements nationaux. »

Il a paru à la Commission que l'état de navigabilité doit être apprécié en fait et que l'observation des « lois et règlements nationaux » n'est que l'un des éléments pouvant servir à une appréciation sur ce point. Les mots « sous tous les rapports » ont été omis, pareille expression étant trop vague et ne déterminant notamment pas si cela inclut la « cargo-worthiness ».

Une proposition a été faite en vue de marquer dans l'article que le propriétaire du navire ne serait tenu que de faire toutes diligences en vue de fournir un navire en état de navigabilité, sa responsabilité se limitant à prendre les précautions usuelles d'un fréteur diligent. La Commission ne s'est pas ralliée à cette manière de voir.

Article 6

Les mots « l'espace habituellement destiné au logement des marchandises » ne comprend pas par exemple les « fore- and after-peak ».

Article 7

Il a été signalé que selon les usages de Finlande et de Russie, le navire ne peut partir qu'avec des connaisse-

ments ne portant aucune réserve quant à l'état des marchandises.

Les armateurs se trouvant ainsi dans l'impossibilité de faire normalement les constatations sur le connaissement, ils sont bien obligés d'exiger des lettres d'indemnité ou de garantie pour le manquant ou les avaries sur les marchandises embarquées. La raison d'être de la pratique signalée ayant paru douteuse à la Commission, il a été recommandé de procéder à une enquête sur ce point.

De toute façon, il est certain que si un code international sur l'affrètement était adopté, cela aurait une répercussion inévitable sur les législations en cause et les modifications nécessaires seraient faites.

Articles 12 et 13

L'article 12 a pour but de régler la responsabilité de l'affréteur à temps (time-charterer) vis-à-vis de tous contractants autres que les intéressés à la cargaison.

L'article 13 d'autre part, règle la responsabilité du propriétaire de navire et de l'affréteur vis-à-vis des intéressés à la cargaison.

La Commission a été d'avis qu'en ce qui concerne la responsabilité de l'affréteur vis-à-vis de tous autres tiers (notamment du chef d'abordage et d'assistance), il y avait lieu de réserver cette matière au traité relatif à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire.

Article 17

Une proposition avait été faite d'omettre l'hypothèse de l'affrètement d'une partie déterminée du navire, l'affrètement proprement dit ne pouvant se concevoir que pour un navire entier et l'affrètement pour une partie déterminée

du navire se confondant avec le chargement en cueillette (*Stückgütervertrag*).

Il a été répondu qu'en pratique il existe des chartes-parties conclues pour l'affrètement d'une partie du navire et qu'il est notamment fréquent de voir des chartes-parties partielles conclues pour des laines et des minerais à transporter par le même navire.

Article 25

Les Résolutions de Paris (1911) portaient : « Il n'est dû » aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été » délivrées ou mises à la disposition du réclamateur au » port de destination ».

Les mots « port de destination », ont été remplacés par « port convenu » ce qui couvre l'hypothèse prévue à l'article 31 de la délivrance de la cargaison dans un port voisin du port de destination, lorsque le navire est empêché d'y entrer par suite de force majeure.

Article 26

Cet article correspond à l'article 2 des Résolutions de Paris (1911), sauf qu'au paragraphe *e*) les mots « nature, vice propre ou accident fortuit » ont été supprimés comme surabondants.

Article 27

L'article 3 des Résolutions de Paris (1911) portait : « l'article 1er n'est pas applicable au cas d'*affrètement en* » *travers du navire* (lumpsum freight) soit total, soit » partiel, et en conséquence le fret est dû que les » marchandises soient délivrées ou non à destination ».

On a fait observer que l'expression « affrètement en travers » a un sens déterminé en doctrine : il y a affrète-

ment en travers du navire quand, dans un voyage d'aller et retour le transport à l'aller se fait gratuitement (Lyon-Caen & Renault, tome V, page 421, n° 629; de Valroger, tome II, page 101, n° 581, et V. Jacobs, tome I, page 99).

L'expression « global » a donc été préférée comme répondant exactement à l'expression anglaise « *lumpsum freight* ».

Article 37

correspond à l'article 10 des Résolutions de Copenhague (1913).

Articles 40, 41 et 43

Il a été rappelé que lors de la Conférence de Copenhague, la délégation anglaise, à l'exception d'un membre, s'était déclarée d'accord pour se rallier au principe du demi-fret admis dans les législations continentales, par opposition au principe anglais selon lequel l'armateur réclame à l'affréteur des dommages-intérêts représentant le préjudice réel qu'il subit par le non-chargement des marchandises. Il a été rappelé aussi que cette adhésion de la délégation anglaise au principe continental n'a été donnée qu'en première lecture.

Après délibération et vu l'importance de la modification à apporter éventuellement au droit anglais, la Commission a décidé de réserver le principe consacré dans ces trois articles afin que la prochaine Conférence le discute à nouveau.

Articles 49 et 50

Ces articles correspondent aux articles 18a et 20 de l'avant-projet de la Commission de Londres (1911).

La Commission a décidé de maintenir provisoirement ce texte mais sans procéder à d'autres discussions. Il lui

a, en effet, paru que les idées n'étaient pas suffisamment mûres en ce qui concerne les notions du connaissement et la responsabilité du transporteur sous l'empire du connaissement direct, et qu'il convenait que ces questions fussent à nouveau discutées en Conférence.

Il a été décidé en même temps de prier le Bureau Permanent de rédiger des questionnaires y relatifs qui seront adressés aux diveres associations nationales. (1)

Les Rapporteurs,

LÉON HENNEBICQ,

FRÉDÉRIC SOHR.

(1) Voyez le texte de ces questionnaires Annexe I, p. 42 et 43.

ANNEXE I.

—

QUESTIONNAIRE

—

Connaissement

1. Y a-t-il lieu d'insérer une définition du connaissement dans le Code international de l'affrètement ?

2. Si oui, sur quels points cette définition devrait-elle porter :

a) le connaissement doit-il constater le chargement des marchandises ou suffit-il qu'il constate la prise en réception en vue du transport ?

b) par qui peut-il être rédigé et signé ? Par le capitaine seul ? Ou par l'armateur ou un mandataire de l'armateur ? L'affréteur peut-il émettre des connaissements ?

c) quelle doit être la force probante du connaissement :

1) le capitaine ou l'armateur peuvent-ils, vis-à-vis du tiers porteur de bonne foi, prouver contre la teneur du connaissement ?

2) quid si le porteur du connaissement est le chargeur ou un mandataire du chargeur ?

3) quid si le porteur du connaissement savait, au moment où il l'a reçu, que les marchandises mentionnées n'avaient pas été chargées ?

4) quid si le capitaine ou l'armateur prouve que les mentions fausses du connaissement ne sont pas dues à une faute de leur part, mais bien à une fraude du chargeur, du porteur ou d'un représentant du propriétaire des marchandises ?

d) La transmission du connaissement a-t-elle, dès que les marchandises sont prises en réception en vue du transport, les mêmes effets que la transmission des marchandises elles-mêmes (droits de propriété, de gage, de rétention ; possession) ?

3. Convient-il de régler internationalement d'autres questions que celles prévues ci-dessus ?

Connaissement direct

1. En cas de transports successifs sous l'empire d'un connaissement direct, quelle doit être la responsabilité :

a) du premier transporteur ou commissionnaire de transports ?

b) des transporteurs intermédiaires ?

c) du dernier transporteur ?

Faut-il admettre la solidarité entre tous les transporteurs ? ou un droit d'action contre le dernier transporteur pour les avaries et manquants constatés à destination ?

2. Les réponses à la question 1 varient-elles :

a) selon que les transporteurs successifs ont conclu ou non entre eux un accord concernant des transports combinés par terre et/ou par eau d'un point à un autre ?

b) selon qu'ils se réfèrent au connaissement direct ou que chacun d'eux délivre de nouveaux connaissements (ou lettres de voitures) indépendants ?

c) selon que le dernier transporteur encaisse ou non le fret global pour tout le transport effectué ?

ANNEXE II

AVANT-PROJET
de Code international de l'Affrètement préparé par la Commission de Londres (1914)

Disposition préliminaire.

Art. 1. — Les dispositions de la présente loi, pour lesquelles il n'en est pas autrement ordonné, ne sont applicables que sauf convention contraire de la part des parties.

CHAPITRE Ier

Dispositions générales applicables à toutes les conventions d'affrètement.

Art. 2. — Le propriétaire du navire est tenu personnellement de le fournir en état de navigabilité, c'est-à-dire capable d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances normales.

ART. 3. — La preuve de l'innavigabilité est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

ART. 4. — Dans tous les cas où un navire a été désigné, le fréteur ne peut en fournir un autre sauf lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, ce navire se perd ou devient innavigable après le commencement du voyage.

ART. 5. — Si des marchandises sont trouvées dans le navire sans avoir été déclarées, ou si elles ont été décla-

rées sous une dénomination fausse, le capitaine peut les faire mettre à terre dans le lieu du chargement, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature, sans préjudice à de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 6. — L'affrètement ou le louage de la totalité d'un navire comprennent tout l'espace habituellement destiné au logement des marchandises, à l'exclusion des cabines et autres lieux réservés au capitaine et à l'équipage. Le capitaine ou l'équipage ne peuvent charger aucune marchandise sans le consentement de l'affréteur ou du locataire du navire.

Art. 7. — Les lettres d'indemnité ou de garantie grâce auxquelles des connaissements nets sont délivrés pour des marchandises avariées, sont illégales et ne peuvent servir de base à une action en justice nonobstant toute convention contraire.

Chapitre II

Louage de navire.

Art. 8. — Le contrat de louage de navire (ou *time-charter*) est celui par lequel un propriétaire loue son navire pour un temps déterminé et pour tout emploi licite et normal à la convenance de l'affréteur.

Art. 9. — Le propriétaire peut laisser ou non au locataire ou affréteur le droit de choisir ou de congédier le capitaine ; il peut abandonner à l'affréteur la gestion nautique et commerciale du navire, ou seulement la gestion commerciale.

ART. 10. — L'affréteur qui a, à la fois, la gestion nautique et commerciale du navire, doit pourvoir à tous les approvisionnements, aux réparations d'entretien et à tous les frais d'exploitation et supporter toutes les avaries grosses à la charge du navire et du fret.

ART. 11. — Si l'affréteur a, à la fois, la gestion nautique et commerciale du navire, la perte du navire ou les avaries dont la gravité est telle qu'elles peuvent donner lieu à la condamnation du navire sont à sa charge ; s'il n'a que la gestion commerciale, elles sont à la charge du propriétaire.

ART. 12. — La responsabilité de l'affréteur n'est substituée à celle du propriétaire que dans la mesure où cet affréteur assume la gestion nautique ou commerciale du navire et, en outre, qu'autant que celui qui agit a, au moment où il a contracté, connu l'existence du contrat de louage de navire.

ART. 13. — Le propriétaire du navire est seul responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. Le propriétaire du navire et l'affréteur sont solidairement responsables des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage.

ART. 14. — Le loyer n'est pas dû pour le temps pendant lequel l'affréteur se trouve privé de la jouissance du navire par le fait d'une puissance ou par un autre événement de force majeure.

ART. 15. — En cas de perte sans nouvelles, le loyer est dû pour moitié du temps qui eût été nécessaire pour

effectuer la traversée au cours de laquelle s'est produite la perte. Si des nouvelles ont été données depuis le départ, le fret est dû jusqu'à la date de ces nouvelles et, en outre, pour moitié du temps qui eût été nécessaire pour l'achèvement de la traversée.

ART. 16. — Si le loyer est calculé par période de temps, toute période commencée est due en entier, à moins que l'affrètement n'ait été conclu pour une durée ou pour un voyage déterminés.

CHAPITRE III

Affrètement

ART. 17. — L'affrètement est le contrat par lequel l'affréteur stipule que, moyennant un prix fixé à forfait ou sur des bases déterminées, le fréteur mettra à sa disposition, pour un transport par mer, un navire ou une partie déterminée d'un navire.

ART. 18. — La partie par le fait de laquelle le navire s'est trouvé arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge, doit indemniser l'autre partie du dommage que celle-ci a subi.

Section Ire. — *Obligations du fréteur.*

ART. 19. — Le navire doit être prêt à recevoir la cargaison au lieu de chargement usuel. Les marchandises doivent être amenées le long du bord par l'affréteur à ses frais et le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur. Au port de destination le capitaine doit délivrer les marchandises sous le palan du navire.

ART. 20. — Le fréteur est responsable de toutes pertes ou dommages occasionnés aux marchandises aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve qu'ils ont été causés par des circonstances qu'il ne pouvait ni prévoir ni empêcher.

ART. 21. — Les marchandises employées ou vendues par le capitaine au cours du voyage pour les besoins du navire, doivent être remboursées par le fréteur, d'après leur valeur au port de destination, sous déduction des dépenses et charges épargnées à l'affréteur.

ART. 22. — Le fréteur, à moins d'instructions contraires de l'affréteur, est tenu de mettre les marchandises à terre, en magasin ou en allège, si le destinataire est inconnu ou s'il reste en défaut de prendre réception. Avis par écrit sera donné sans délai à l'affréteur. L'armateur, en usant des facultés accordées par cet article ou des obligations qui lui incombent, est tenu d'user des moyens les plus efficaces pour la sauvegarde des intérêts du propriétaire des marchandises.

Section II. — *Obligations de l'affréteur.*

ART. 23. — Le chargeur qui reste en défaut de charger la quantité de marchandises convenue, doit le fret en entier et pour le chargement complet spécifié au contrat ; il doit, en outre, les frais qui ont pu en résulter pour le navire ; mais, réciproquement, il doit lui être tenu compte du fret des marchandises qu'il prouvera avoir été prises en remplacement ou avoir été offertes au capitaine et refusées par lui sans motif légitime.

ART. 24. — Celui qui aura embarqué des marchandises de nature dangereuse, nuisible ou illégale, sera respon-

sable vis-à-vis du fréteur et des autres chargeurs des dommages qui seront résultés de ce chargement. L'acceptation de ces marchandises par le capitaine ne fera disparaître cette responsabilité que vis-à-vis du fréteur.

ART. 25. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées au destinataire ou mises à sa disposition au port convenu.

ART. 26. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants : *a*) lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit ; *b*) lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement ou à raison de leur nature, à moins que la cause originaire de la perte ne soit un accident fortuit ; *c*) lorsque des animaux ont péri en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ; *d*) lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement ; *e*) lorsqu'au cours du voyage les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie quelle qu'en soit la cause ; *f*) lorsque la perte des marchandises a été classée en avarie commune.

ART. 27. — Le fret global (*lumpsum freight*) est dû, que les marchandises embarquées soient ou non délivrées au port de destination.

ART. 28. — Le fret payé d'avance et les avances sur fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues, à condition que le navire ait commencé le voyage.

ART. 29. — Lorsque le fret est calculé d'après la durée du voyage, il n'est rien dû pour le temps durant lequel le navire a été retardé par le fait du capitaine ou de l'armateur, sous réserve de dommages-intérêts, s'il y a lieu. Le fret calculé d'après la durée du voyage ne court pas pendant la quarantaine ou le séjour du navire au lazaret, à moins que les marchandises puissent être déchargées ou à moins que la quarantaine ne soit due à la nature de la marchandise.

ART. 30. — Lorsqu'après le départ le navire est arrêté par force majeure ou cas fortuit, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret entier.

Si le retard dure si longtemps qu'il doive compromettre gravement les intérêts des chargeurs, le capitaine est tenu de prendre leurs instructions et d'agir au mieux pour la sauvegarde de leurs intérêts.

ART. 31. — Lorsqu'après le départ le navire est, par suite de force majeure ou par le fait d'une puissance, empêché définitivement ou pour une durée indéterminée d'entrer au port de destination, le capitaine a le droit de décharger la marchandise dans un port voisin en agissant au mieux des intérêts des chargeurs. Dans ce cas, le fret convenu lui est dû.

ART. 32. — Si le navire se perd ou devient innavigable, le capitaine est tenu, pour autant que les circonstances le permettent, de réexpédier la marchandise à destination par un autre navire. En ce cas, si le fret de réexpédition est inférieur au fret primitif, la différence en moins profite au fréteur ; s'il lui est supérieur, l'excédent est à la charge de la marchandise.

Art. 33. — Dans tous les cas prévus par l'article 26 le fret dû pour les marchandises qui ne parviennent pas à destination s'entend sous déduction du fret des marchandises que l'affréteur prouvera avoir été prises en remplacement ou qui ont été offertes au capitaine, et que celui-ci a refusées sans motif légitime.

Art. 34. — Le chargeur ne peut abandonner les marchandises pour le fret. Il en est ainsi même pour les marchandises détériorées par fortune de mer.

Section III. — *De la Starie.*

Art. 35. — Les jours de planche ou de starie commencent à courir sauf usage ou convention contraire : pour le chargement, le lendemain du jour où l'affréteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre sa marchandise ; pour le déchargement, le lendemain du jour où le destinataire est mis à même de commencer le déchargement dans les conditions prévues au contrat.

Sauf usage ou convention contraire, le délai de starie est un délai raisonnable, eu égard aux facilités existantes au port de charge ou de décharge et eu égard à la nature de la cargaison.

Les jours de starie sont des jours ouvrables.

Art. 36. — Si le chargement ou le déchargement ne sont pas terminés pendant les jours de planche, alors que la date d'expiration de ceux-ci n'a pas été indiquée, les surestaries ne commencent à courir qu'après avis donné par écrit par le capitaine soit à l'affréteur, soit au destinataire ou à leurs agents. Aucune autre formalité ni protêt n'est nécessaire et il n'est même pas besoin d'avis si le nombre des jours de planche a été déterminé. Les surestaries sont des jours courants.

ART. 37. — Le voyage est considéré comme rompu et le navire peut quitter le port si durant le délai de starie aucune cargaison n'a été fournie.

Si un nombre déterminé de jours de surestarie a été convenu ou peut être déterminé d'après la charte-partie, le propriétaire ne peut user de cette faculté qu'après avoir donné avis, par écrit, à l'affréteur où à son agent et pourvu que l'affréteur ou son agent ne manifeste pas sa volonté d'user du délai de surestarie.

Si une partie seulement de la cargaison est mise à bord et que la valeur de celle-ci ne suffise pas pour répondre des obligations de l'affréteur, l'armement est en droit d'exiger des garanties complémentaires. A défaut de garantie, il peut ou poursuivre le voyage ou faire débarquer la cargaison ; il a, dans les deux cas, droit au plein fret.

Section IV. — *Résiliation.*

ART. 38. — Le contrat d'affrètement est résilié, sans qu'aucune des parties puisse avoir droit au fret ou à des dommages-intérêts, si, avant le départ du navire, l'exécution du contrat devient impossible par cas fortuit ou force majeure.

Si les marchandises étaient déjà chargées, le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge.

ART. 39. — Si la force majeure ou le cas fortuit n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent sans qu'il y ait lieu à augmentation de fret ni à dommages-intérêts.

ART. 40. — Avant le commencement du voyage, l'affréteur peut résilier le contrat en payant la moitié du fret stipulé. Le voyage a commencé, aux termes du présent article :

1) quand l'affréteur a donné au capitaine l'ordre de départ ;

2) quand l'affréteur a chargé tout ou partie de la cargaison et que les jours de starie sont expirés.

L'affréteur qui se prévaut des droits qui lui sont accordés par le présent article après le chargement de tout ou partie de la cargaison, est tenu — en outre du paiement du demi-fret, — de supporter les dépenses du chargement et du déchargement et de payer les dommages-intérêts pour le temps occupé par le déchargement dans la mesure où celui-ci n'a pas été achevé endéans la période fixée pour le chargement.

ART. 41. — Au cas d'affrètement partiel le chargeur a le même droit et les mêmes obligations, mais il doit alors le fret entier. Il en serait différemment et il ne serait dû que le demi-fret si tous les chargeurs étaient d'accord pour résilier.

ART. 42. — Après que le voyage a commencé, aux termes de l'article précédent, l'affréteur ne peut pas résilier le contrat à moins de payer le plein montant du fret, les surestaries s'il y en a, et tous autres frais grevant la cargaison. De plus, l'affréteur est tenu d'indemniser l'armateur si ce dernier subit un dommage ou encourt des frais extraordinaires par le fait du déchargement des marchandises sur la demande de l'affréteur. L'armateur n'est pas tenu, pour satisfaire à cette demande, de changer l'itinéraire du voyage ou de faire escale dans un port.

ART. 43. — En cas de voyages composés, le fréteur a droit au fret entier lorsque l'affréteur a déclaré vouloir résilier avant que le dernier trajet du voyage soit commencé dans le sens où il y a commencement du voyage, selon l'article 40. Toutefois, il y aura lieu à déduction

d'une fraction du fret dans la mesure où les circonstances portent à croire qu'en suite de la non-exécution du contrat, le fréteur a épargné des frais ou a eu l'occasion de faire quelque autre bénéfice d'affrètement. La déduction ne peut en aucun cas dépasser la moitié du fret.

ART. 44. — Aussi longtemps que le délai pour le chargement n'est pas écoulé, le chargeur, en rendant les connaissements, en fournissant une garantie suffisante pour sa contribution en avarie commune, s'il y a lieu, et en payant le fret et les frais, peut exiger le déchargement de ses marchandises, à moins que le départ du navire n'en soit retardé.

CHAPITRE IV

Transport Maritime

ART. 45. — Le contrat de transport maritime est la convention ayant pour objet l'accomplissement, moyennant un fret, d'un transport maritime.

Les règles contenues au Chapitre III seront appliquées au transport maritime sauf les exceptions ci-après :

1° le chargeur ne peut résilier le contrat qu'en payant le fret entier tel qu'il est défini à l'article 23.

2° il n'y a pas de jours de starie accordés pour le chargement, mais les marchandises doivent être chargées sans retard immédiatement après l'arrivée du navire, dès qu'il est prêt à embarquer la cargaison.

ART. 46. — En cas de transport de marchandises par une ligne régulière, le fréteur peut, même si un navire déterminé a été indiqué, remplacer ce navire par un autre de la même catégorie.

Si, par suite de force majeure, le navire ne peut arriver à sa destination ou s'y rendre en temps raisonnable, le transporteur est tenu d'y faire parvenir les marchandises à ses frais.

Le chargement et le déchargement se font au lieu usuel d'accostage ou d'ancrage des navires de la ligne.

Le capitaine publie le lieu, le jour et l'heure où il sera prêt à décharger en tenant compte des usages du port.

Le destinataire est tenu de prendre ses marchandises sous palan aussitôt, sans interruption et aussi vite que le navire peut les délivrer, faute de quoi le capitaine pourra les décharger en allèges, sous hangar ou sur le quai, aux frais, risques et périls du destinataire.

Chapitre V

Fins de non-recevoir et prescription

Art. 47. — Il ne sera admis aucune réclamation pour pertes ou dommages aux marchandises transportées, à moins que dans le délai d'une semaine à partir de la délivrance au destinataire leur état n'ait été contradictoirement constaté entre parties, ou à moins que durant le même délai, le destinataire n'ait donné avis, par écrit, au capitaine du navire ou à son agent, de sa réclamation.

Art. 48. — Les actions dérivant d'un contrat de louage de navire, d'affrètement ou de transport maritime, sont prescrites par deux ans à partir du moment où l'action est née.

Chapitre VI

Documents relatifs à la constatation du contrat

Art. 49. — Le document dans lequel le capitaine ou le propriétaire de navire, ou son agent, reconnaissent que

des marchandises ont été reçues aux fins d'embarquement, ou qu'elles ont été chargées, avec engagement de les délivrer au destinataire ou à son ordre, lie le propriétaire du navire transporteur. Si pareil document est fait à ordre, il constitue un titre négociable et sa possession confère au légitime porteur les mêmes droits que s'il était en possession des marchandises mêmes.

ART. 50. — Lorsque des marchandises sont transportées sous l'empire d'un connaissement direct (*through bill of lading*) chaque transporteur n'est responsable que de la perte ou du dommage causés aux marchandises pendant qu'elles se trouvaient sous sa garde

Le destinataire toutefois a la faculté d'assigner également le dernier transporteur ou le transporteur intermédiaire.

La perte de fret ou de frais par la perte subséquente des marchandises sera répartie entre les divers transporteurs selon le prix de transport revenant à chaque transporteur.

TABLEAUX SYNOPTIQUES

PAR

M. FRÉDÉRIC SOHR

Docteur en droit

Secrétaire Général du Comité Maritime International

TABLEAU SYNOPTIQUE

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolution de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolution de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
Disposition préliminaire ARTICLE PREMIER. — Les dispositions de la présente loi, pour lesquelles il n'en est pas autrement ordonné, ne sont applicables que sauf convention contraire de la part des parties.	**Titre Préliminaire** La présente loi est applicable au transport des marchandises par navires de mer et, à moins qu'il ne soit autrement disposé ci-après, n'est applicable que dans la mesure où nulles stipulations contraires ne seraient faites par contrat. A moins que le contexte n'exige une autre interprétation ou à l'exception de ce qui est expressément prévu ci-après, l'expression «fret» signifie la rémunération du transporteur maritime pour le transport et la délivraison à une destination convenue de la propriété d'autrui embarquée à bord d'une navire pour un pareil transport, ou le prix de la location d'un navire.	Sans changement. A supprimer.	—	—	**Dispositions préliminaires** ARTICLE PREMIER. — Les dispositions de la présente loi, pour lesquelles il n'en est pas autrement ordonné, ne sont applicables que sauf conventions contraires de la part des parties.
—	—	—	—	—	ART. 2. — Les conditions qui ne sont pas déterminées par la loi ou par la convention sont réglées suivant l'usage des lieux.
CHAPITRE Ier — **Dispositions générales applicables à toutes les Conventions d'affrètement** ART. 2. — Le propriétaire du navire est tenu personnellement de le fournir en état de navigabilité, c'est-à-dire capable d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances normales.	SECONDE PARTIE **Le Contrat d'Affrètement** 5. — L'armateur est tenu de faire toutes diligences pour mettre le navire *) en état de navigabilité au moment de la délivrance du navire à l'affréteur ou au commencement du voyage **). L'état de navigabilité signifie un état du navire qui lui permette d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Pareil état inclut la mise à bord du navire	Le fréteur doit veiller, en appliquant les soins d'un fréteur diligent à ce que.... ...*) se trouve ....**) et il en répond jusqu'à concurrence de l'intérêt entier. La responsabilité s'étend aussi à l'équipement	ART. 5. — Le propriétaire de navire est tenu personnellement de le fournir en état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les conditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux.	—	CHAPITRE Ier — **Dispositions générales applicables à toutes les Conventions d'affrètement** ART. 3. Le propriétaire du navire est tenu personnellement de le fournir en état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Cette obligation ne peut être écartée par une convention contraire. Les conditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux.

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Donner*
ART. 7. — Les lettres d'indemnité ou de garantie grâce auxquelles des connaissements nets sont délivrés pour des marchandises avariées, sont illégales et ne peuvent servir de base à une action en justice nonobstant toute convention contraire.	ART. 20*a* — Les lettres d'indemnité ou de garantie grâce auxquelles des connaissements nets sont délivrés pour des marchandises avariées ou pour des marchandises en contestation, sont illégales et ne peuvent servir de base à une action en justice.	ART. 20*a*. — Supprimé.	—	—	—
CHAPITRE II. — **Louage de navire** ART. 8. — Le contrat de louage de navire (ou *time-charter*) est celui par lequel un propriétaire loue son navire pour un temps déterminé et pour tout emploi licite et normal à la convenance de l'affréteur.	—	—	—	—	CHAPITRE II. — **Affrètement-location ou Affrètement à temps** ART. 7. — Le contrat d'affrètement à temps est celui par lequel un propriétaire loue son navire pour un temps déterminé et pour tout emploi licite et normal à la convenance de l'affréteur.
ART. 9. — Le propriétaire peut laisser ou non au locataire ou affréteur le droit de choisir ou de congédier le capitaine ; il peut abandonner à l'affréteur la gestion nautique et commerciale du navire, ou seulement la gestion commerciale.	—	—	—	—	ART. 8. — Le propriétaire peut laisser ou non à l'affréteur le droit de choisir ou de congédier le capitaine : il peut abandonner à l'affréteur la gestion nautique et commerciale du navire, ou seulement la gestion commerciale.
ART. 10. — L'affréteur qui a, à la fois, la gestion nautique et commerciale du navire doit pourvoir à tous les approvisionnements, aux réparations d'entretien et à tous les frais d'exploitation et supporter toutes les avaries grosses à la charge du navire et du fret.	—	—	—	—	ART. 9. — L'affréteur qui a à la fois la gestion nautique et commerciale du navire doit pourvoir à tous les approvisionnements, aux réparations d'entretien et à tous les frais d'exploitation et supporter toutes les avaries grosses à la charge du navire et du fret.
ART. 11. — Si l'affréteur a, à la fois la gestion nautique et commerciale du navire, la perte du navire ou les avaries dont la gravité est telle qu'elles peuvent donner lieu à la condamnation du navire, sont à sa charge ; s'il n'a que la gestion commerciale, elles sont à la charge du propriétaire.	—	—	—	—	ART. 10. — Si l'affréteur a à la fois la gestion nautique et commerciale du navire, la perte du navire ou les avaries dont la gravité est telle qu'elles peuvent donner lieu à la condamnation du navire, sont à sa charge, à moins qu'il ne prouve qu'elles sont dues à une fortune de mer ; s'il n'a que la gestion commerciale, elles sont à la charge du propriétaire, à moins que celui-ci ne prouve qu'elles sont dues à la faute de l'affréteur.

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international.)*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N. B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiques ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
ART. 15. — En cas de perte sans nouvelles, le loyer est dû pour moitié du temps qui eût été nécessaire pour effectuer la traversée au cours de laquelle s'est produite la perte. Si des nouvelles ont été données depuis le départ, le frêt est dû jusqu'à la date de ces nouvelles et, en outre, pour moitié du temps qui eût été nécessaire pour l'achèvement de la traversée.	—	—	—	—	ART. 14. En cas de perte sans nouvelles, le loyer est dû pour moitié du temps qui eût été nécessaire pour effectuer la traversée au cours de laquelle s'est produite la perte. Si des nouvelles ont été données depuis le départ, le frêt est dû jusqu'à la date de ces nouvelles et, en outre, pour moitié du temps qui eût été nécessaire pour l'achèvement de la traversée.
ART. 16. — Si le loyer est calculé par période de temps, toute période commencée est due en entier, à moins que l'affrètement n'ait été conclu pour une durée ou pour un voyage déterminés.	—	—	—	—	ART. 15. — Si le frêt est calculé par période de temps, toute période commencée est due en entier, à moins que l'affrètement n'ait été conclu pour une durée ou pour un voyage déterminés.
CHAPITRE III. — **Affrètement**					CHAPITRE III. — **Affrètement proprement dit et Transport maritime**
ART. 17. — L'affrètement est le contrat par lequel l'affréteur stipule que, moyennant un prix fixé à forfait ou sur des bases déterminées, le fréteur mettra à sa disposition, pour un transport par mer, un navire ou une partie déterminée d'un navire.	—	—	—	—	ART. 17. — L'affrètement est le contrat par lequel l'affréteur stipule que, moyennant un prix fixé à forfait ou sur des bases déterminées, le fréteur mettra à sa disposition, pour un transport par mer, tout ou partie d'un navire. Le contrat de transport maritime est la convention par laquelle est stipulé, moyennant un prix, l'accomplissement d'un transport par mer.
ART. 18. — La partie par le fait de laquelle le navire s'est trouvé arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge, doit indemniser l'autre partie du dommage que celle-ci a subi.	—	—	—	—	ART. 18. — La partie par le fait de laquelle le navire s'est trouvé arrêté et retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge, doit en indemniser son co-contractant.
SECTION Ire. — *Obligations du fréteur*					SECTION Ire. — *Obligations du fréteur*
ART. 19. — Le navire doit être prêt à recevoir la cargaison au lieu de chargement usuel. Les marchandises doivent être amenées le long du bord par l'affréteur à ses frais et le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur. Au port de destination le capitaine doit délivrer les marchandises sous le palan du navire.	ART. 12. — Le navire doit être prêt à recevoir la cargaison en un lieu de chargement usuel (customary). Les marchandises doivent être amenées le long du bord par l'affréteur à ses frais et le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur.	ART. 12. — Le capitaine doit pour prendre réception de la cargaison, placer son navire à l'endroit qui lui a été indiqué par l'affréteur. Il n'est pas obligé de recevoir de la cargaison à plusieurs endroits différents. Si l'indication de l'endroit n'est pas faite à temps, le navire doit mouiller à l'endroit de chargement, déterminé par l'usage des lieux.	—	—	ART. 19. — Le navire doit, à l'époque convenue, être prêt à recevoir la cargaison en un lieu de chargement usuel. Le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur et, au port de destination, les représenter sous palan aux réclamateurs.

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	[illegible]
ART. 22. — Le fréteur, à moins d'instructions contraires de l'affréteur, est tenu de mettre les marchandises à terre, en magasin ou en allège, si le destinataire est inconnu ou s'il reste en défaut de prendre réception. Avis par écrit sera donné sans délai à l'affréteur. L'armateur, en usant des facultés accordées par cet article ou des obligations qui lui incombent, est tenu d'user des moyens les plus efficaces pour la sauvegarde des intérêts du propriétaire des marchandises.	ART. 23. al. 2. — L'armateur, à moins d'instructions contraires de l'affréteur, est tenu de mettre les marchandises à terre, en magasin ou en allège, si le destinataire est inconnu ou s'il refuse de prendre réception. Avis en sera donné sans délai à l'affréteur. L'armateur, en usant des facultés accordées par cet article ou des obligations qui lui incombent est tenu d'user des moyens les plus commodes pour sauvegarder les marchandises.	—	—	—	ART. 26. — Si personne ne se présente pour se faire délivrer les marchandises, ou si le destinataire refuse de les recevoir, le capitaine devra en aviser sans délai l'affréteur et pourra, par autorité de justice, en faire vendre suffisamment pour le paiement de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus S'il y a insuffisance, il conservera son recours contre le chargeur.
SECTION II. — *Obligations de l'affréteur.* ART. 23. — Le chargeur qui reste en défaut de charger la quantité de marchandises convenue, doit le fret en entier et pour le chargement complet spécifié au contrat; il doit, en outre, les frais qui ont pu en résulter pour le navire; mais, réciproquement, il doit lui être tenu compte du fret des marchandises qu'il prouvera avoir été prises en remplacement ou avoir été offertes au capitaine et refusées par lui sans motif légitime.	—	—	—	—	SECTION II. — *Obligations de l'affréteur.* ART. 27. — Le chargeur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises convenue doit le fret en entier et pour le chargement complet spécifié au contrat; il doit, en outre, les frais qui ont pu en résulter pour le navire; mais, réciproquement, il doit lui être déduit les dépenses épargnées au navire ainsi que les trois quarts du fret des marchandises prises en remplacement.
ART. 24. — Celui qui aura embarqué des marchandises de nature dangereuse, nuisible ou illégale, sera responsable vis-à-vis du fréteur et des autres chargeurs des dommages qui auront résulté de ce chargement. L'acceptation de ces marchandises par le capitaine ne fera disparaître cette responsabilité que vis-à-vis du fréteur.	—	—	—	—	ART. 28. — Celui qui aura embarqué des marchandises de nature dangereuse, nuisible ou illégale, sera responsable, vis-à-vis du fréteur et de tous les intéressés à la cargaison, des dommages qu'elles auront pu causer. L'acceptation de ces marchandises par le capitaine ne fera disparaître cette responsabilité que vis-à-vis du fréteur.
ART. 25. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées au destinataire ou mises à sa disposition au port convenu.	ART. 1. — A l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour les marchandises qui n'arrivent pas au port de destination.	.... qui n'arrivent pas à être délivrées. Il y a lieu de considérer également comme non délivrées les marchandises dont la nature primitive a été altérée.	ARTICLE PREMIER. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réclamateur au port de destination.	—	ART. 29. Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réclamateur au port de destination.

[illegible]	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime International)*	*Résolution de Paris 1911* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague 1913* 1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission	*Avant-projet de Dunkerque*
ART. 28. — Le fret payé d'avance et les avances sur fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues, à condition que le navire ait commencé le voyage.	ART. 4. — Le fret payé d'avance*) ne peut être recouvré quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage, à condition que le navire ait commencé le voyage (had sailed on the voyage).	.... *) et l'avance de fret ne peuvent être recouvrés.	ART. 4. — Le fret payé d'avance et les avances sur fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage à condition que le navire ait dûment (properly) commencé le voyage.	—	ART. 32. — Le fret payé d'avance et les avances sur fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage à condition que le navire ait commencé le voyage.
ART. 29. — Lorsque le fret est calculé d'après la durée du voyage, il n'est rien dû pour le temps durant lequel le navire a été retardé par le fait du capitaine ou de l'armateur, sous réserve de dommages-intérêts, s'il y a lieu. Le fret calculé d'après la durée du voyage ne court pas pendant la quarantaine ou le séjour du navire au lazaret, à moins que les marchandises puissent être déchargées ou à moins que la quarantaine ne soit due à la nature de la marchandise.	—	—	—	—	ART. 33. — Lorsque le fret est calculé d'après la durée du voyage, aucun loyer n'est dû pour le temps durant lequel le navire a été retardé par le fait du capitaine ou de l'armateur, sous réserve de dommages-intérêts s'il y a lieu.
ART. 30. — Lorsqu'après le départ le navire est arrêté par force majeure ou cas fortuit, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret entier. Si le retard dure si longtemps qu'il doive compromettre gravement les intérêts des chargeurs, le capitaine est tenu de prendre leurs instructions et d'agir au mieux pour la sauvegarde de leurs intérêts.	—	—	—	—	ART. 35. — Lorsque, par suite de fortunes de mer, le navire a besoin d'être réparé en cours de voyage, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret entier. Si le capitaine voit que les marchandises menacent de se détériorer, il doit prendre les instructions du chargeur et s'y conformer ; à défaut de pouvoir les obtenir, il doit réexpédier les marchandises ou les réaliser plutôt que de les laisser perir et a droit en ce cas à son fret entier. Toutefois, si les réparations devaient se prolonger si longtemps que des marchandises de la nature de celles chargées ne puissent normalement supporter un tel retard ou que le transport ne doive plus avoir d'intérêt, l'affréteur peut retirer ses marchandises sans payer de fret. Si, en ce dernier cas, les marchandises étaient, par les soins du capitaine, réexpédiées à destination par un autre navire, le fréteur aurait droit à la différence entre le fret primitif et le fret de réexpédition conformément au principe de l'article 39.

	... de Londres (1911)	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiquées ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
SECTION III. — *De la starie*					SECTION III. — *Des staries*
ART. 35. — Les jours de planche ou de starie commencent à courir sauf usage ou convention contraire : pour le chargement, le lendemain du jour où l'affréteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre sa marchandise ; pour le déchargement, le lendemain du jour où le destinataire est mis à même de commencer le déchargement dans les conditions prévues au contrat. Sauf usage ou convention contraire, le délai de starie est un délai raisonnable, eu égard aux facilités existantes au port de charge ou de décharge et eu égard à la nature de la cargaison. Les jours de starie sont des jours ouvrables.	ART. 13. — Les jours de starie commencent à courir le lendemain du jour où l'affréteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre sa marchandise En l'absence de toute convention contraire, le délai accordé pour le chargement sera un délai raisonnable eu égard aux facilicités habituellement existantes au port de charge mais en tout cas n'expirera que 24 heures après avis donné par écrit par le capitaine à l'affréteur ou à ses agents.	ART. 13. — Dans la mesure où il n'en est pas disposé autrement par des règlements locaux ou par l'usage des lieux, les prescriptions suivantes seront appliquées : 1) Dès que le capitaine est prêt à prendre réception de sa cargaison, il doit le notifier à l'affréteur. Le délai de chargement commence le jour ouvrable suivant la notification. Il y a lieu de considérer comme délai de chargement le délai dont la durée est mesurée d'après les circonstances de chaque cas. 2) Si un délai de surestarie a été convenu, le délai de chargement n'expire qu'à partir du jour où le capitaine a déclaré qu'il considérait le délai de chargement comme expiré à ce moment, à moins que l'expiration du délai de chargement n'ait été déterminée d'après le calendrier. Si l'on n'est convenu que du paiement de surestaries ou d'une durée de surestarie indéterminée, la surestarie comporte un délai de 7 jours.	—	—	ART. 42. — Les jours de planche ou de starie commencent à courir : pour le chargement, le lendemain du jour où l'affréteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre sa marchandise ; pour le déchargement, le lendemain du jour où le destinataire est mis à même de commencer le déchargement dans les conditions prévues au contrat. Lorsqu'il n'est pas fixé par le convention ou par l'usage, le délai de starie est un délai raisonnable, eu égard aux facilités habituellement existantes au port de charge ou de décharge. Les staries sont des jours ouvrables.
ART. 36. — Si le chargement ou le déchargement ne sont pas terminés pendant les jours de planche, alors que la date d'expiration de ceux-ci n'a pas été indiquée, les surestaries ne commencent à courir qu'après avis donné par écrit par le capitaine soit à l'affréteur, soit au destinataire ou à leurs agents. Aucune autre formalité ni protêt n'est nécessaire et il n'est même pas besoin d'avis si le nombre des jours de planche a été déterminé. Les surestaries sont des jours courants.	Les staries et les surestaries sont des jours conrants et ne sont interrompues que pendant le temps pendant lequel le capitaine a été empêché de recevoir des marchandises dans le navire. Aucun protêt ou autre formalité ne sera nécessaire pour donner à l'armateur le droit de réclamer des surestaries. ART. 22. — Les jours de starie commencent à courir quand le navire est prêt à décharger la cargaison. En l'absence d'une convention contraire le délai de déchargement sera un délai raisonnable, eu égard aux facilités qui existent habituellement au port de déchargement, mais	3) Remplacer la fin de la phrase par les mots : pendant lequel il a été impossible de charger. 4) Après l'expiration de la starie ou éventuellement du délai de surestarie le fréteur n'est pas tenu d'attendre plus longtemps la cargaison. S'il ne veut pas attendre plus longtemps, il doit en faire la notification un jour ouvrable auparavant. A supprimer.	—	—	ART. 43. — Si le chargement ou le déchargement ne sont pas terminés pendant les jours de planche, alors que la date d'expiration de ceux-ci n'a pas été indiquée, les surestaries commencent à courir vingt-quatre heures après avis donné par écrit par le capitaine soit à l'affréteur soit au destinataire ou à leurs agents. Aucune autre formalité ni protêt n'est nécessaire et il n'est même pas besoin d'avis si le nombre des jours de planche a été déterminé. Les surestaries sont des jours courants.

	Avant-projet de la Commission de Londres (1911)	Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).	Résolutions de Paris (1911) (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	Résolutions de Copenhague (1913) (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N. B. — L'Avant projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci après, et sauf le renvoi en Commission.	Avant projet Denisse
l'exécution de contrat devient impossible par cas fortuit ou force majeure. Si les marchandises étaient déjà chargées, le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge.	1° Si, soit avant ou après le commencement du voyage, le navire dans lequel les marchandises se trouvent ou doivent être embarquées, ou bien les marchandises spécifiées, sont perdues par suite de causes échappant au contrôle du propriétaire de navire ou de l'affréteur ou de leurs agents ou préposés respectifs. Un navire avarié au point de ne pas valoir le coût des réparations ou au point de ne pouvoir être réparé sera considéré comme perdu aux termes du présent article. Dans le cas où le navire est perdu, le propriétaire de navire a le droit d'expédier les marchandises au port de destination et, ce faisant, de gagner le plein fret. 2° Si, avant ou après le commencement du voyage une guerre éclate ou que des mesures hostiles soient prises rendant le navire ou la cargaison sujets à capture et à saisie, ou si, de quelque autre façon. l'accomplissement du contrat devient illégal, l'armateur a le droit de décharger les marchandises dans le port où le navire se trouve ou dans le prochain port où le navire arrive après la dissolution du contrat. Le contrat devient illégal toutes les fois que, pour l'accomplir, il serait nécessaire d'agir contrairement aux lois ou décrets du pays où les marchandises sont chargées ou du pays où elles doivent être déchargées ou enfin du pays auquel le navire appartient.	1° Le contrat d'affrètement est résilié sans dommages-intérêts de part ni d'autre, lorsque le navire se perd par cas fortuit avant ou après le commencement du voyage. Un navire est considéré comme perdu lorsqu'il est irréparable ou qu'il ne vaut pas les réparations (reparaturunwürdig). Lorsque le navire est perdu, le fréteur a le droit de faire parvenir les marchandises à destination à ses frais et de les y délivrer contre paiement du plein fret. 2° Chacune des parties à le droit de résilier le contrat sans dommages-intérêts lorsqu'avant ou après le commencement du voyage le navire ou la cargaison ne peuvent plus être considérés comme libres par suite de l'ouverture d'hostilités ou d'une déclaration de blocus ou par suite de tout autre fait d'une puissance. Il en sera de même si par suite d'un autre événement l'exécution du contrat d'affrètement devait être considérée comme illégale. En pareil cas le capitaine a le droit de décharger les marchandises dans le port où il se trouve ou dans le premier port qu'il atteint après que le contrat a été résilié. L'exécution d'un contrat d'affrètement est toujours illégale lorsqu'elle est contraire à la loi du pavillon ou à celle du port de déchargement ou de destination.	—	—	l'exécution du contrat devient impossible, sans que cette impossibilité soit due au fait d'aucune des parties. Art. 47. — Il en est ainsi, notamment, s'il survient avant le départ une force majeure du fait d'une puissance empêchant le voyage pour lequel le navire a été affrété. Si les marchandises étaient déjà chargées, le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge.
Art. 39. — Si la force majeure ou le cas fortuit n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent sans qu'il y ait lieu à augmentation de fret ni à dommages-intérêts.	Voy. Art. 16 ci-dessus.	—	—		Art. 48. — Si la force majeure n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent sans qu'il y ait lieu à augmentation de fret ni à dommages-intérêts, à la condition que ce retard ne fasse pas disparaître l'intérêt que l'une ou l'autre des parties ou toutes deux auraient à l'exécution du contrat et pourvu que l'existence de cet intérêt ait été connu de chacun des co-contractants.

[illegible] (1911)	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N B. — L'Avant projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant projet Denisse*
ART. 42. — Après que le voyage a commencé, aux termes de l'article précédent, l'affréteur ne peut pas résilier le contrat à moins de payer le plein montant du fret les surestaries s'il y en a. et tous autres frais grevant la cargaison. De plus, l'affréteur est tenu d'indemniser l'armateur si ce dernier subit un dommage ou encourt des frais extraordinaires par le fait du déchargement des marchandises sur la demande de l'affréteur. L'armateur n'est pas tenu. pour satisfaire à cette demande, de changer l'itinéraire du voyage ou de faire escale dans un port.	ART. 9. Après que le voyage a commencé, aux termes de l'article précédent, l'affréteur ne peut pas résilier le contrat à moins de payer le plein montant du fret, les surestaries s'il y en a et tous autres frais grevant la cargaison. De plus l'affréteur est tenu d'indemniser l'armateur si ce dernier subit un dommage ou encourt des frais extraordinaires par le fait du déchargement des marchandises sur la demande de l'affréteur. L'armateur n'est pas tenu, pour satisfaire à cette demande, de changer l'itinéraire du voyage ou de faire escale dans un port.	ART. 9 alinéa 1, sans changement.	—	—	ART. 51 — Au cas d'affrètement pour un voyage d'aller et retour, l'affréteur qui, pour le voyage de retour, résilie le contrat dans les conditions prévues par l'art. 48 ne doit que les deux tiers du fret.
ART. 43. — En cas de voyages composés le fréteur a droit au fret entier lorsque l'affréteur a déclaré vouloir résilier avant que le dernier trajet du voyage soit commencé dans le sens où il y a commencement du voyage, selon l'article 40. Toutefois, il y aura lieu à déduction d'une fraction du fret dans la mesure où les circonstances portent à croire qu'en suite de la non-exécution du contrat, le fréteur a épargné des frais ou a eu l'occasion de faire quelque autre bénéfice d'affrétement. La déduction ne peut en aucun cas dépasser la moitié du fret.	Toutefois l'affréteur ne devra en tout cas que les 2/3 du fret stipulé : 1) lorsqu'un navire aura été affrété pour un voyage d'aller et retour et que l'affréteur résilie le contrat avant que le voyage de retour n'ait commencé ; 2) lorsqu'un navire aura été affrété pour se rendre à un port et y prendre le chargement convenu et que l'affréteur résilie le contrat avant que le voyage n'ait commencé au port de charge. Il est également permis à l'affréteur de déduire du fret convenu ci-dessus mentionné les dépenses épargnées sur le fret gagné par l'armateur sans que pareille déduction puisse excéder la moitié du fret stipulé.	En cas de voyages composés le fréteur a droit au fret entier lorsque l'affréteur a déclaré vouloir résilier avant que le dernier trajet du voyage soit commencé dans le sens où il y a commencement du voyage selon l'art. 8. Toutefois il y aura lieu à déduction d'une fraction du fret dans la mesure où les circonstances portent à croire qu'en suite de la non-exécution du contrat le fréteur a épargné des frais ou a eu l'occasion de faire quelque autre bénéfice d'affrétement. La déduction ne peut en aucun cas dépasser la moitié du fret.	—	—	ART. 52. En dehors de la réserve prévue par l'article 48, l'affréteur ne peut pas résilier le contrat à moins de payer le fret entier, les surestaries et tous les autres frais grevant la cargaison. De plus l'affréteur est tenu d'indemniser le fréteur si ce dernier subit un dommage ou encourt des frais extraordinaires, par le fait du déchargement des marchandises. L'armateur n'est pas tenu, pour satisfaire à la demande de retirement, de changer l'itinéraire du navire ou de faire escale.
ART. 44. — Aussi longtemps que le délai pour le chargement n'est pas écoulé le chargeur, en rendant les connaissements, en fournissant une garantie suffisante pour sa contribution en avarie commune, s'il y a lieu, et en payant le fret et les frais, peut exiger le déchargement de ses marchandises, à moins que le départ du navire n'en soit retardé.	—	—	—	—	ART. 53. — Dans tous les cas où il doit le fret entier pour résiliation du contrat, l'affréteur peut en déduire les dépenses épargnées au fréteur, ainsi que le fret des marchandises qui ont été embarquées ou offertes en remplacement, sans que cette déduction puisse amener une réduction du fret de plus de la moitié

		Hambourg (*Association allemande de Droit Maritime international*).	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	
—	Art. 25. — Le propriétaire de navire a un privilège sur les marchandises pour le fret, le fret sur le vide, les surestaries et tous les autres frais grevant la cargaison. Le privilège prend naissance et subsiste aussi longtemps que les marchandises se trouvent en la possession du propiétaire de navire.	—	—	—	Section V. — *Privilège.* Art. 55. — Pour garantie du paiement du fret et des accessoires, le fréteur a un privilège sur les marchandises composant le chargement pendant quinzaine après leur delivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.
—	—	—	—	—	Art. 56. — Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement du fret ; mais, s'il ne lui est pas fourni bonne et valable caution, il peut, dans le temps de la décharge, en demander le dépôt en mains tierces jusqu'à ce qu'il soit payé du fret, ou même en faire ordonner la vente jusqu'à concurrence de ce paiement
Chapitre V. — **Fins de non-recevoir et prescription** Art. 47. — Il ne sera admis aucune réclamation pour pertes ou dommages aux marchandises transportées, à moins que dans le délai d'une semaine à partir de la délivrance au destinataire leur état n'ait été contradictoirement constaté entre parties, ou à moins que durant le même délai, le destinataire n'ait donné avis par écrit au capitaine du navire ou à son agent de sa réclamation.	Art. 28. — Il ne sera admis aucune réclamation pour pertes ou dommages à des marchandises déchargées d'un navire à moins que, endéans une semaine à partir de la délivrance au destinataire ou à partir du déchargement pour son compte, une expertise n'ait eu lieu à laquelle les deux parties étaient représentées ou à moins que, endéans le même délai, le destinataire n'ait donné avis par écrit au propriétaire du navire ou à son agent, de son intention de faire une réclamation.	—	—	—	Section VI — *Fins de non-recevoir et prescription.* Art. 57. — Toutes actions pour dommages ou manquants dérivant du contrat d'affrètement sont non recevables, tant de la part du fréteur que de celle de l'affréteur, s'il n'a été fait et signifié une protestation dans les trois jours, les jours feries non compris, de la réception des marchandises. Les actions en justice devront, dans tous les cas, être intentées dans le mois qui suivra les protestations.
Art. 48. — Les actions dérivant d'un contrat de louage de navire, d'affrètement ou de transport maritime, sont prescrites par deux ans à partir du moment où l'action est née.	Art. 27. — Les actions en paiement de fret, fret sur le vide, les surastaries et autres frais grevant la marchandise, de même que les actions pour non-délivraison partielle de la cargaison ou pour pertes ou dommages, ou pour rupture du contrat d'affrètement, sont prescrites par deux ans à partir du moment où l'action est née.	—	—	—	Art 58. — Toutes actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites par un an à partir de la fin du voyage.

	... Londres (1911)	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
CHAPITRE VI. — **Documents relatifs à la constation du contrat** ART. 49. — Le document dans lequel le capitaine ou le propriétaire de navire, ou son agent, reconnaissent que des marchandises ont été reçues aux fins d'embarquement ou qu'elles ont été chargées, avec engagement de les délivrer au destinataire ou à son ordre, lie le propriétaire du navire transporteur. Si pareil document est fait à ordre, il constitue un titre négociable et sa possession confère au légitime porteur les mêmes droits que s'il était en possession des marchandises mêmes.	ART. 18. — Les rapports é[illegible]tre transporteur et destinataire sont régis par [illegible]e contenu du connaissement s'il y en a un, [illegible]is si le connaissement ne contient aucune [illegible]nvention relative aux circonstances qui se s[illegible]t produites ou s'il n'y a pas de connaissemen[illegible]ce seront les stipulations de la charte-partie q[illegible]seront appliquées. ART. 18*a*. — Un docum[illegible]t dans lequel le capitaine ou le propriétair[illegible]de navire, ou son agent, reconnaissent que [illegible] marchandises ont été reçues aux fins d'emba[illegible]ement ou qu'elles ont été chargées, et dans [illegible]uel ils promettent de les délivrer au destinat[illegible]e ou à son ordre, lie le propriétaire du nav[illegible]e transporteur. Si pareil document est fait à [illegible]dre c'est un titre négociable et sa possessio[illegible]onfère à son légitime porteur les mêmes d[illegible]s que s'il était en possession des marchandi[illegible]mêmes.	ART. 18. — Supprimé. ART. 18*a*. — Un document dans lequel celui qui le crée reconnaît avoir reçu des marchandises pour leur transport sur mer ou s'oblige à les délivrer au détenteur regulier (*legitimierten Inhaber*) de ce document (connaissement) peut être rédigé par l'armateur, le capitaine ou un autre représentant de l'armateur. Le connaissement constitue la preuve définitive (*ist massgebend*) du rapport de droit existant entre l'armateur et le réceptionnaire. La responsabilité de celui qui crée le document se détermine d'après sa teneur. Le connaissement s'il est à ordre peut être transféré par endossement. La délivrance du connaissement à l'ayant droit régulier (*Berechtigten*) a, dès que les marchandises sont prises en réception en vue du transport, les mêmes effets que la délivrance de ces marchandises en ce qui concerne l'acquisition de droits y afférents.	—	—	—
ART. 50 — Lorsque des marchandises sont transportées sous l'empire d'un connaissement direct (through bill of lading) chaque transporteur n'est responsable que de la perte ou du dommage causés aux marchandises pendant qu'elles se trouvaient sous sa garde. Le destinataire toutefois a la faculté d'assigner également le dernier transporteur ou le transporteur intermédiaire. La perte de fret ou de frais par la perte subséquente des marchandises sera répartie entre les divers transporteurs selon le prix de transport revenant à chaque transporteur.	ART. 20. — Lorsque des marchandises sont transportées sous l'empire d'un connaissement direct (*through bill of lading*) chaque transporteur n'est responsable que de la perte ou du dommage causés aux marchandises pendant qu'elles se trouvaient sous sa garde. Le destinataire toutefois a la faculté d'assigner également le dernier transporteur ou le transporteur immédiaire. La perte de fret ou de frais par le perte subséquente de marchandises sera répartie entre les divers transporteurs selon le prix de transport revenant à chaque transporteur.	ART. 20. — Le détenteur d'un connaissement direct possède en vertu de ce document un droit à la délivrance des marchandises contre le dernier transporteur. Celui-ci ne peut lui opposer que la perte ou l'avarie des marchandises seraient survenues pendant un trajet antérieur du transport direct. L'alinéa 2. — Supprimé.	—	—	—

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
	d'un équipage suffisant (capitaine y compris) de provisions suffisantes et (pour les cas de navires mus mécaniquement) de combustible suffisante, et de moyens suffisants pour le transport sain et sauf des marchandises dans des circonstances ordinaires, de même que les moyens pour le fardage et l'arrimage convenables de la cargaison.	l'armement (y compris les papiers de bord nécessaires) et les aménagements nécessaires au transport en toute sécurité des marchandises reçues.			
Art 3. — La preuve de l'innavigabilité est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.	—	—	—	—	Art. 4. — La preuve de l'innavigabilité est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.
Art. 4. — Dans tous les cas où un navire a été désigné, le fréteur ne peut en fournir un autre sauf lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, ce navire se perd ou devient innavigable après le commencement du voyage	Art. 6 — L'armateur ne peut pas transporter les marchandises par un navire autre que celui qui est affrété excepté dans les cas de détresse survenant après le commencement du voyage.	Art. 6. — Sans changement.	—	L'art. 6 de l'Avant-projet de la Commission de Londres a été voté.	Art. 5. — Dans tous les cas où un navire a été désigné, le fréteur ne peut en fournir un autre sauf lorsque, par suite d'une force majeure, ce navire se perd ou devient innavigable après le commencement du voyage.
Art. 5. — Si des marchandises sont trouvées dans le navire sans avoir été déclarées, ou si elles ont été déclarées sous une dénomination fausse, le capitaine peut les faire mettre à terre dans le lieu du chargement, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature, sans préjudice à de plus amples dommages-intérêts s'il y a lieu.	—	—	—	—	Art. 6. — Si des marchandises sont trouvées dans le navire, sans avoir été déclarées, le capitaine peut les faire mettre à terre dans le lieu du chargement, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature, sans préjudice à de plus amples dommages-intérêts s'il y a lieu.
Art 6. — L'affrètement ou le louage de la totalité d'un navire comprennent tout l'espace habituellement destiné au logement des marchandises, à l'exclusion des cabines et autres lieux réservés au capitaine et à l'équipage. Le capitaine ou l'équipage ne peuvent charger aucune marchandise sans le consentement de l'affréteur ou du locataire du navire.	—	—	—	—	Art. 20. — L'affrètement de la totalité d'un navire ne comprend pas les cabines et les autres lieux réservés au capitaine et à l'équipage, mais le capitaine ou l'équipage ne peuvent y charger aucune marchandise sans le consentement de l'affréteur.

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international)*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, sauf le renvoi en Commission.	
ART. 12. — La responsabilité de l'affréteur n'est substituée à celle du propriétaire que dans la mesure où cet affréteur assume la gestion nautique ou commerciale du navire et, en outre, qu'autant que celui qui agit a, au moment où il a contracté, connu l'existence du contrat de louage de navire.	—	—	—	—	ART. 11. — La responsabilité de l'affréteur n'est substituée à celle du propriétaire que dans la mesure où cet affréteur assume la direction de l'expédition, et, en outre, qu'autant que celui qui agit a, au moment où il a contracté, connu ou pu connaître l'existence du contrat d'affrétement à temps.
ART 13. — Le propriétaire du navire est seul responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. Le propriétaire du navire et l'affréteur sont solidairement responsables des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage.	17. — Dans tous les cas*) d'affrétement, soit qu'il y ait affrétement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrétement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements en cueillette ou autrement, le propriétaire du navire (owner) seul (et non l'affréteur ou l'armateur à temps) est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des actes du capitaine et de l'équipage dans la mesure où, quoique suivant les instructions de l'affréteur, ils sont néanmoins à considérer comme se trouvant au service du propriétaire du navire La responsabilité des propriétaires du navire est réglée par le traité relatif à la responsabilité des propriétaires de navires. Dans la mesure où le capitaine ou l'équipage ne peuvent pas être considérés comme les préposés du propriétaire, l'affréteur ou l'affréteur à temps seul sera responsable et non le propriétaire du navire. Néanmoins les créanciers auxquels un privilége sur le navire et le fret a été accordé par le traité sur les hypothèques et privilèges maritimes, conservent ce privilége et peuvent l'exercer pour toute réclamation au profit de laquelle pareil privilége a été accordé.	.... *) d'emploi d'un navire appartenant à autrui. .... l'armateur et le fréteur sont responsables solidairement des faits des membres de l'équipage. Le fréteur aussi jouira de la responsabilité limitée, telle qu'elle est prévue pour les armateurs dans la Convention internationale concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Disparaît.	ART. 17. — Dans tous les cas d'affrétement, soit qu'il y ait affrétement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrétement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements à cueillette ou autrement, le propriétaire du navire seul est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. Le propriétaire du navire et l'affréteur restent solidairement responsables des fautes commerciales du capitaine et de l'equipage.	—	ART. 12. — Le propriétaire du navire seul est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire, ou tout autre intéressé à la cargaison, des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. Le propriétaire du navire et l'affréteur restent solidairement responsables des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage.
ART. 14. — Le loyer n'est pas dû pour le temps pendant lequel l'affréteur se trouve privé de la jouissance du navire par le fait d'une puissance ou par un autre événement de force majeure.	—	—	—	—	ART. 13. — Le loyer est dû par l'affréteur pour tout le temps durant lequel le navire est à sa disposition. En cas de prise, de condamnation ou de perte du navire, le loyer est dû jusqu'au moment où ces événements se sont produits.

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
ART. 20. — Le fréteur est responsable de toutes pertes ou dommages occasionnés aux marchandises aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve qu'ils ont été causés par des circonstances qu'il ne pouvait ni prévoir ni empêcher.	ART. 19. — Le fréteur est responsable du dommage survenant aux marchandises par perte ou avarie depuis le moment de la réception jusqu'à celui de la délivrance, à moins que la perte ou l'avarie proviennent de circonstances qui ne pouvaient être évitées en prenant les précautions d'un fréteur soigneux. Il en est de même pour l'armateur qui n'est pas fréteur en ce qui concerne sa responsabilité découlant du connaissement et de la réception des marchandises.	ART. 19. — Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage occasionnés aux marchandises aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que la perte ou le dommage ont été causés par des circonstances qu'il ne pouvait ni empêcher ni éviter.	—	—	ART. 22. — Le fréteur est responsable de toutes pertes ou dommages occasionnés aux marchandises aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve qu'ils ont été causés par des circonstances qu'il ne pouvait ni empecher ni éviter.
ART. 21. — Les marchandises employées ou vendues par le capitaine au cours du voyage pour les besoins du navire, doivent être remboursées par le fréteur, d'après leur valeur au port de destination, sous déduction des dépenses et charges épargnées à l'affréteur.	—	—	—	—	ART 23. — Les marchandises employées ou vendues par le capitaine au cours du voyage en raison des besoins du navire, doivent être remboursées par le fréteur, d'après leur valeur au port de destination, sous déduction des dépenses épargnées à l'affréteur, si le navire arrive à bon port ; au cas contraire, d'après le prix de vente effectif.
—	—	—	—	—	ART. 21. — Au cas d'affrétement de la totalité ou d'une partie determinée d'un navire, le capitaine ne peut, sans l'autorisation de l'affréteur, prendre d'autres marchandises dans le navire ou la partie du navire ainsi affrétée. Au cas d'infraction, le fret des marchandises chargées appartiendrait à l'affréteur, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y avait lieu.
—	—	—	—	—	ART. 24. — Le fréteur a le droit de retenir son fret pour toutes les marchandises dont il est tenu de rembourser la valeur.
—	—	—	—	—	ART. 25. — Si les chargeurs dont les marchandises ont été employées pour les besoins du navire ne sont pas remboursés de leur valeur, la perte en résultant pour eux sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à destination ou ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

		... proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
ART. 26. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants : *a*) lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit ; *b*) lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement ou à raison de leur nature, à moins que la cause originaire de la perte ne soit un accident fortuit ; *c*) lorsque des animaux ont péri en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ; *d*) lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement ; *e*) lorsqu'au cours du voyage les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie qu'elle qu'en soit la cause ; *f*) lorsque la perte des marchandises a été classée en avarie commune.	ART. 2. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants : *a*) Lorsque le transporteur a été empêché de transporter les marchandises à leur destination par le fait, la négligence ou la faute du chargeur, de ses commettants ou de ses agents autorisés à agir en son nom ; *b*) Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur mauvais état au temps du chargement ou à raison de leur nature, à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident ; *c*) Lorsque les marchandises prohibées (illegal) ou des marchandises d'une nature dangereuse ont été chargées sans qu'il ait été donné connaissance de leur nature à l'armateur et qu'elles ont été nécessairement détruites pendant le voyage pour sauver soit le navire, soit la cargaison à bord ; *d*) Lorsque les marchandises n'arrivent pas au port de destination, mais que le propriétaire de la marchandise soit en droit de réclamer du transporteur leur valeur de marché au port de destination ; *e*) Lorsque les marchandises sont nécessairement vendues en cours de voyage à raison de leur état d'avarie, que cet état provienne de leur nature ou vice propre, ou d'une fortune de mer, à condition que les marchandises aient été à ce moment dans un état qui leur permit d'atteindre le port de destination in *specie*.	.... ou la négligence de l'affréteur, du chargeur ou de leurs commettants. .... de leur état Disparaît. Lorsque des marchandises ont dû être détruites sur l'avis du capitaine agissant conformément à son devoir, à raison de ce qu'elles étaient prohibées ou de nature dangereuse, et que cette nature, ou leur caractère illégal n'avaient pas été déclarés. Disparaît. Disparaît.	ART. 2. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants : *a*) Lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit ; *b*) Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement ou à raison de leur nature, à moins que la cause originaire de la perte ne soit un accident fortuit ; *c*) Pour les animaux péris en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ; *d*) Lorsque les marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement ; *e*) Lorsqu'au cours du voyage, les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause : nature, vice propre ou accident fortuit ; *f*) Lorsque la perte des marchandises à été classée en avarie commune.	—	ART. 30. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants : a) lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit ; — b) lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement ou à raison de leur nature, à moins que la cause originaire de la perte ne soit un accident fortuit ; — c) pour les animaux peris en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ; — d) lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement ; — e) lorsque la perte des marchandises a été classée en avarie commune
ART. 27. — Le fret global (*Lupsum freight*) est dû que les marchandises embarquées soient ou non délivrées au port de destination.	ART. 3. — Le fret global (*Lupsum freight*) est dû que les marchandises embarquées soient ou ne soient pas délivrées au port de destination.		ART. 3. — L'article 1er n'est pas applicable au cas d'affrètement en travers du navire (*Lupsum freight*) soit total, soit partiel ; et en conséquence, le fret est dû que les marchandises soient délivrées ou non à destination.	—	ART. 31. — L'article 29 n'est pas applicable au cas d'affrètement en travers du navire (*Lupsum freight*) soit total, soit partiel : et, en conséquence, le fret est dû que les marchandises soient délivrées ou non à destination.

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
ART. 31. — Lorsqu'après le départ le navire est, par suite de force majeure ou par le fait d'une puissance, empêché définitivement ou pour une durée indéterminée d'entrer au port de destination, le capitaine a le droit de décharger la marchandise dans un port voisin en agissant au mieux des intérêts des chargeurs. Dans ce cas, le fret convenu lui est dû.	—	—	—	—	ART. 38. — Dans tous les cas de force majeure survenant après le départ du navire et empêchant l'entrée du port pour lequel les marchandises sont destinées, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts des chargeurs, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au port de départ. Dans tous les cas, son fret lui est dû ; mais il n'est dû que le fret de l'aller, quand bien même le navire aurait été affrété pour l'aller et le retour. Toutefois, si l'entrée du port n'avait été interdite que par suite d'une mesure de l'autorité ne visant seulement que les marchandises, le capitaine aurait droit au fret correspondant à tout le trajet effectivement parcouru.
ART. 32. — Si le navire se perd ou devient innavigable, le capitaine est tenu, pour autant que les circonstances le permettent, de réexpédier la marchandise à destination par un autre navire. En ce cas, si le fret de réexpédition est inférieur au fret primitif, la différence en moins profite au fréteur ; s'il lui est supérieur, l'excédent est à la charge de la marchandise.	—	—	—	—	ART. 39. — Lorsqu'après le départ, le navire est empêché d'achever le voyage, si la marchandise arrive néanmoins à destination par les soins du capitaine ou d'un mandataire nommé par justice, celui-ci a droit au fret convenu, à charge de supporter le fret de réexpédition. Si ce second fret est supérieur au premier, la différence en plus est à la charge de la marchandise. Le chargeur a le droit de retirer ses marchandises à la condition de payer le fret entier.
ART. 33. — Dans tous les cas prévus par l'article 26, le fret dû pour les marchandises qui ne parviennent pas à destination s'entend sous déduction du fret des marchandises que l'affréteur prouvera avoir été prises en remplacement ou qui ont été offertes au capitaine, et que celui-ci a refusées sans motif légitime.	—	—	—	—	ART. 40. — Dans tous les cas où le fret est dû pour des marchandises qui ne parviennent pas à destination, il doit être déduit de ce fret les trois quarts de celui payé par les marchandises prises en remplacement ou qui ont été offertes au capitaine et que celui-ci a refusé sans motif légitime.
ART. 34. — Le chargeur ne peut abandonner les marchandises pour le fret. Il en est ainsi même pour les marchandises détériorées par fortune de mer.	—	—	—	—	ART. 41. — Le chargeur ne peut abandonner les marchandises pour le fret. Il en est ainsi même pour les marchandises détériorées par fortune et mer.

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international),*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. – L'Avant-projet de la Commission de Londres à été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
	en tout cas n'expirera que 24 heures après que le capitaine aura donné avis par écrit au destinataire ou à ses agents. Les jours de starie et de surestarie sont des jours courants et ne sont interrompus que pendant le temps pendant lequel le capitaine a été empêché d'enlever des marchandises du navire. Aucune protestation ou autre formalité ne sera nécessaire pour donner le droit à l'armateur de réclamer des surestaries. ART. 23. (al. 1). — L'armateur a le droit de mettre les marchandises à terre, en magasin, ou en allège si le destinataire est en retard de recevoir la marchandise durant le temps accordé pour le déchargement.				
ART. 37 — Le voyage est considéré comme rompu et le navire peut quitter le port si durant le délai de starie aucune cargaison n'a été fournie. Si un nombre déterminé de jours de surestarie a été convenu ou peut être déterminé d'après la charte-partie, le propriétaire ne peut user de cette faculté qu'après avoir donné avis par écrit à l'affréteur ou à son agent et pourvu que l'affréteur ou son agent ne manifeste pas sa volonté d'user du délai de surestarie. Si une partie seulement de la cargaison est mise à bord et que la valeur de celle-ci ne suffise pas pour répondre des obligations de l'affréteur, l'armement est en droit d'exiger des garanties complémentaires. A défaut de garantie, il peut ou poursuivre le voyage ou faire débarquer la cargaison ; il a, dans les deux cas, droit au plein fret.	ART. 10 — Quoique l'affréteur n'ait pas expressément déclaré résilier le contrat il sera présumé l'avoir résilié dans les cas suivants : 1) Si nulles marchandises ne sont présentées à l'embarquement endéans les jours de starie stipulés. 2) Si aucune partie importante (substantial des marchandises n'a été chargée endéans les jours stipulés (y compris les jours de surestarie).	ART. 10. — Si l'affréteur ne livre pas de cargaison jusqu'à l'expiration du délai d'attente (Wartezeit), le fréteur n'est plus tenu d'exécuter ses obligations contractuelles et a droit à la moitié du fret convenu. Si jusqu'à l'expiration du délai d'attente l'affréteur n'a pas livré complètement sa cargaison, le fréteur est en droit de commencer le voyage à condition que l'affréteur ne se retire pas du contrat. Dans ce cas il n'a pas seulement droit au fret entier et aux surestaries éventuelles mais il peut encore, dans la mesure où sa garantie pour le paiement du fret est diminuée par le fait que le chargement est incomplet, exiger la constitution d'autres garanties. En outre il a droit au remboursement par l'affréteur des frais supplémentaires occasionnés par l'insuffisance de la cargaison. Il en est de même lorsque, avant l'expiration du délai d'attente, l'affréteur exige le départ avec une cargaison incomplète.	—	ART. 10. — Le voyage est considéré comme rompu et le navire peut quitter le port si durant le délai de starie aucune cargaison n'a été fournie. Si un nombre déterminé de jours de surestarie a été convenu ou peut être déterminé d'après la charte-partie. le propriétaire ne peut user de cette faculté qu'après avoir donné avis à l'affréteur, pourvu que celui-ci ne manifeste pas sa volonté d'user du délai de surestarie. Si une partie seulement de la cargaison est mise à bord et que la valeur de celle-ci ne suffise pas pour répondre des obligations de l'affréteur, l'armement est en droit d'exiger des garanties complémentaires. A défaut de garantie il peut ou poursuivre le voyage ou faire débarquer la cargaison ; il a, dans les deux cas, droit au plein fret.	ART. 54. — Si, à l'expiration des staries stipulées ou d'usage, il n'a été chargé aucune marchandise ou s'il n'en a été chargé qu'une quantité minime et que l'affréteur n'offre pas de faire le chargement en supportant les surestaries, le contrat est résilié et le fret entier est dû.
SECTION IV. — *Résiliation*					SECTION IV. — *Résiliation*
ART. 38. — Le contrat d'affrètement est résilié, sans qu'aucune des parties puisse avoir droit au fret ou à des dommages-intérêts, si, avant le départ du navire,	ART. 15. — Le contrat d'affrètement est dissous sans qu'aucune des parties puisse avoir droit au fret, aux dépenses ou à des dommages-intérêts pour les pertes en résultant :	ART. 15. — Le contrat d'affrétement est dissous sans qu'aucune des parties puisse avoir droit au fret, aux dépenses ou à des dommages-intérêts pour les pertes en résultant :	—	—	ART. 46. — Le contrat d'affrètement est résilié, sans qu'aucune des parties puisse avoir droit au fret ou à des dommages-intérêts, si, avant le départ du navire,

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et saut le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
ART. 40. — Avant le commencement du voyage, l'affréteur peut résilier le contrat en payant la moitié du fret stipulé. Le voyage a commencé, aux termes du présent article : 1) Quand l'affréteur a donné au capitaine l'ordre du départ ; 2) Quand l'affréteur a chargé tout ou partie de la cargaison et que les jours de starie sont expirés. L'affréteur qui se prévaut des droits qui lui sont accordés par le présent article après le chargement de tout ou partie de la cargaison, est tenu — en outre du paiement du demi-fret — de supporter les dépenses du chargement et du déchargement et de payer les dommages-intérêts pour le temps occupé par le déchargement dans la mesure où celui-ci n'a pas été achevé endéans la période fixée pour le chargement.	ART. 8. — Avant le commencement du voyage l'affréteur peut résilier le contrat en payant la moitié du fret stipulé. Le voyage a commencé, aux termes du présent article : 1) Quand l'affréteur a donné au capitaine l'ordre du départ ; 2) Quand l'affréteur a chargé tout ou partie de la cargaison et que les jours de starie sont expirés. L'affréteur qui se prévaut des droits qui lui sont accordés par le présent article après le chargement de tout ou partie de la cargaison, est tenu — en outre du paiement du demi-fret — de supporter les dépenses du chargement et de payer les dommages-intérêts pour le temps occupé par le déchargement dans la mesure où ce déchargement n'a pas été achevé endéans la période fixée pour le chargement.	ART. 8. — Alinéa 1 sans changement. Alinéa 2, 1) supprimé. 2) Quand l'affréteur a déjà livré la cargaison en tout ou en partie et que le délai d'attente (Wartezeit) (art. 13) est expiré. Lorsque l'affréteur se retire du contrat, après avoir livré la cargaison, il a à supporter en dehors des surestaries les frais de chargement et. si le délai d'attente a été dépassé par suite du déchargement, il doit réparation pour le préjudice plus grand ainsi occasionné.	—	—	ART. 49. — Au cas d'affrétement total du navire, l'affréteur peut résilier le contrat en payant la moitié du fret stipulé, à la condition qu'il n'ait pas encore donné au capitaine l'ordre du départ ou, s'il a chargé tout ou partie de la cargaison, que les jours de starie ne soient pas encore expirés. L'affréteur est alors tenu de supporter les dépenses du chargement et du déchargement et de payer des dommages-intérêts pour le retard qui a pu être occasionné.
—	ART. 7. — L'armateur est tenu d'accepter d'autres marchandises présentées à l'embarquement par l'affréteur pour le même port à la place de celles convenues primitivement à la condition qu'il n'en résulte nul préjudice aux droits et obligations de l'armateur. Cette règle est sans application quand les marchandises ont été dénommées spécialement dans le contrat et non pas seulement décrites par leur espèce ou sorte.	ART. 7. — Alinéa 1 sans changement. Alinéa 2 supprimé.	—	L'Art. 7 de l'Avant-projet de Londres a été supprimé.	
ART 41. — Au cas d'affrétement partiel le chargeur a le même droit et les mêmes obligations, mais il doit alors le fret entier. Il en serait différemment et il ne serait dû que le demi-fret si tous les chargeurs étaient d'accord pour résilier.	ART. 11. — Quand les marchandises chargées ou à charger appartiennent à plusieurs affréteurs et qu'une partie seulement des affréteurs désirent résilier leurs contrats, les mêmes règles s'appliquent avec l'exception que si un déchargement de marchandises ne peut être effectué sans causer de retard ou sans réarrimage du reste de la cargaison, l'affréteur n'est pas autorisé à résilier et à demander le déchargement de ses marchandises si ce n'est du consentement des autres affréteurs.	A supprimer.	—	—	ART. 50. — Au cas d'affrétement partiel ou de transport maritime, le chargeur a le même droit, mais il doit alors le fret entier. Il en serait différemment et il ne serait dû que le demi-fret si tous les chargeurs étaient d'accord pour résilier.

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiqués ci-après, et sauf le renvoi en Commission.	*Avant-projet Denisse*
CHAPITRE IV. — **Transport maritime**					
ART. 45. — Le contrat de transport maritime est la convention ayant pour objet l'accomplissement, moyennant un fret, d'un transport maritime. Les règles contenues au Chapitre III seront appliquées au transport maritime sauf les exceptions ci-après : 1°) le chargeur ne peut résilier le contrat qu'en payant le fret entier tel qu'il est défini à l'article 23. 2°) il n'y a pas de jours de starie accordés pour le chargement, mais les marchandises doivent être chargées sans retard immédiatement après l'arrivée du navire, dès qu'il est prêt à embarquer la cargaison.	ART. 14. — Les mêmes (1) règles seront appliquées en cas de chargement à cueillette *(general cargo)* avec les exceptions suivantes : 1) Le chargeur ne peut résilier le contrat qu'en payant le fret entier moins le montant. s'il y en a, que l'armateur aura réellement gagné par le chargement de la marchandise prise en remplacement de la marchandise non chargée, sans que pareille déduction puisse excéder la moitié du fret convenu. 2) Il n'y a pas de jours de starie accordés pour le chargement mais les marchandises doivent être chargées sans retard, immédiatement après l'arrivée du navire dès qu'il est prêt à embarquer la cargaison. Un retard dans le chargement des marchandises sera considéré comme une résiliation du contrat.	ART. 14. — En cas d'affrètement à cueillette l'affréteur doit sans retard, sur la demande du fréteur, livrer les marchandises le long du bord ; le fréteur doit supporter les frais de la mise à bord du navire. Si l'affréteur est en retard, le fréteur n'est pas obligé d'attendre la livraison des marchandises ; l'affréteur doit payer le fret entier lorsque le voyage est commencé sans que les marchandises aient été livrées. L'affréteur ne peut exiger le déchargement de marchandises déjà chargées lorsque pareil déchargement entraînerait un retard du voyage ou rendrait nécessaire un déplacement de la cargaison.	—	—	—
ART. 46 — En cas de transport de marchandises par une ligne régulière, le fréteur peut, même si un navire déterminé a été indiqué, remplacer ce navire par un autre de la même catégorie. Si, par suite de force majeure, le navire ne peut arriver à sa destination ou s'y rendre en temps raisonnable, le transporteur est tenu d'y faire parvenir les marchandises à ses frais. Le chargement et le déchargement se font au lieu usuel d'accostage ou d'ancrage des navires de la ligne. Le capitaine publie le lieu, le jour et l'heure où il sera prêt à décharger en tenant compte des usages du port. Le destinataire est tenu de prendre ses marchandises sous palan aussitôt, sans interruption et aussi vite que le navire peut les délivrer, faute de quoi le capitaine pourra les décharger en allège, sous hangar ou sur le quai, aux frais, risques et périls du destinataire.	ART. 24. — Les mêmes règles (2) s'appliquent lorsqu'il a été chargé en cueillette avec cette exception qu'il n'y a pas de delai de déchargement prévu, mais que les marchandises doivent être reçues le long du bord immédiatement et sans retard à l'arrivée du navire dès qu'il est prêt à décharger. Un retard dans la réception donne le droit au capitaine de mettre les marchandises à terre, en magasin ou en allège aux frais, risques et périls du destinataire. (1) Voy. les art. 8, 9 et 10 ci-dessus. (2) Voy. les art. 22 et 23 ci-dessus.	—	—	—	—

Avant-projet de la Commission de Londres (1914)	*Avant-projet de la Commission de Londres (1911)*	*Amendements proposés par la Commission de Hambourg (Association allemande de Droit Maritime international).*	*Résolutions de Paris (1911)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911])	*Résolutions de Copenhague (1913)* (1re lecture de l'Avant-projet de la Commission de Londres [1911]) N.-B. — L'Avant-projet de la Commission de Londres a été adopté en première lecture sauf les amendements votés et indiquées ci-après, et sauf le renvoi en commission.	*Avant-projet Denisse*
—	—	—	—	—	SECTION VII. — **Forme des documents relatifs à la constatation du contrat.** ART. 59. — Le contrat d'affrètement proprement dit se constate par la charte-partie. La charte-partie est à personne dénommée.
—	—	—	—	—	ART. 60. — Le contrat de transport maritime et, à défaut de rédaction d'une charte-partie, le contrat d'affrètement, se constatent par le connaissement. Le connaissement est à personne dénommée ou à ordre.
—	—	—	—	—	ART. 61. — Le connaissement à personne dénommée n'est pas négociable. Il constate une stipulation pour autrui créant un droit à la délivrance indépendant du titre. Par son acceptation du bénéfice de cette stipulation, le destinataire dénommé devient possesseur de la marchandise.
—	—	—	—	—	ART. 62. — Le connaissement à ordre est négociable par l'endossement. L'endossement peut être donné, soit à l'ordre d'un tiers, soit au profit du porteur. Le bénéficiaire de l'endossement ou le porteur du connaissement endossé au profit du porteur devient possesseur de la marchandise.
—	—	—	—	—	ART. 63. — Il est nécessaire et il suffit que l'endos soit signé et contienne injonction de délivrer la marchandise soit à l'ordre de telle personne, soit au porteur.
—	—	—	—	—	ART. 64. — Lorsque le connaissement contient la clause à ordre et est, par suite, négociable, la négociabilité n'existe que pour les exemplaires revêtus de la mention « exemplaire négociable ». Chaque exemplaire doit porter la mention du nombre des exemplaires négociables.

GRANDE-BRETAGNE

MARITIME LAW COMMITTEE
DE
L'INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION.

Rapport sur les Connaissements.

Conférence de la Commission de Droit Maritime de l'International Law Association, tenue du 17 au 20 mai 1921 à Gray's Inn Hall, sous la présidence du Rt. Hon. Sir Henry Duke, Président de la Probate, Divorce and Admiralty Division de la High Court of Justice.

Etaient présents :

MM. SIR ALLAN ANDERSON, K. B. E. (de la Chamber of Shipping of the United Kingdom).
WYNDHAM A. BEWES
H. M. CLEMINSON (directeur général de la Chamber of Shipping of the United Kingdom).
SANFORD D. COLE.
HON. NOEL M. FARRER (de la London General Ship Owners' Association).
P. MAURICE HILL (directeur général adjoint de la Chamber of Shipping of the United Kingdom).
SIR NORMAN HILL, Bart. (Secrétaire de la Liverpool Steamship Owners' Association).
H. E. HOLME.
Dr. K. JANSMA (avocat à Amsterdam, Pays-Bas).
ALBERT LE JEUNE (Sénateur, Anvers, Belgique).

MM. Dr. D. JOSEPHUS JITTA (Membre du Conseil d'Etat des Pays-Bas et Président de la Conférence de la I. L. A. à La Haye).

DAVID JONES (Président de la Liverpool Steamship Owners' Association).

Dr. B. C. J. LODER (Membre de la Cour Suprême des Pays-Bas).

J. S. MAC CONECHY (Secrétaire Honoraire adjoint de la Manchester Association of Importers and Exporters).

Major A. LAIRD MAC CONNELL, D. S. O. (de la Glasgow Ship Owners' Association).

HERBERT D. MANISTY, K. C.

Dr. R. MEES (Banquier et Courtier d'Assurances à Rotterdam).

H. R. MILLER (Directeur de la United Kingdom Mutual Assurance Association Ltd).

J. BRUCE MURRAY (de la Glasgow Ship Owners' Association).

ED. F. NICHOLLS (Représentant la London Assurance Corporation et de l'Institution of London Underwriters).

Sir OWEN PHILIPPS, G. C. M. G., M. P. (Président de la Chamber of Shipping of the United Kingdom).

WM RILEY (directeur de la British Steamship Assurance Association).

Dr. K. A. ROMBACH (avocat à Rotterdam).

ARTHUR SERENA (armateur, courtier d'assurances maritimes et membre du Conseil de la Chambre de Commerce de Londres).

Dr. G. VAN SLOOTEN (Juge Président de la Cour Militaire à la Haye, ancien juge du tribunal de première instance à Rotterdam).

MM. Sir HENRY STRAKOSCH (Agent financier du Gouvernement de l'Union de l'Afrique du Sud et Président du Comité financier de la Ligue des Nations).
ROBERT TEMPERLEY (de la North of England Protection and Indemnity Association).
CHARLES L. DE VAULT (Faisant fonctions de Consul Général des États-Unis à Londres.
Dr. HUGH H. L. BELLOT. } Secrétaires
Dr. W. R. BISSCHOP. } Honoraires Adjoints.

Se sont fait excuser :

Les Chambres de Commerce de Berlin, Hambourg, Lubeck et Königsberg, la North of England Steamship Owners' Association, l'Association Hollandaise des Importateurs de grains et graines à Rotterdam, les Compagnies d'Assurances de Transport de Suisse, l'American Steamship and Indemnity Association de New-York, etc.

Le Président, en ouvrant la séance, exprima la satisfaction qu'éprouvaient ceux qui s'intéressent aux affaires publiques dans ce pays et dans les pays d'Outre-mer, en voyant que le temps était venu où le Comité pouvait reprendre son action dans le but d'écarter les causes de différence qui affectaient le bien-être commun des classes commerciales dans ce qu'on appelle le monde international.

Au moment où éclatait la grande guerre, l'International Law Association et la Commission du Droit Maritime ainsi que d'autres qui étaient associés à l'Association et au Comité dans le même genre de travail avaient porté divers sujets à un degré tel de préparation, qu'il légitimait l'espoir d'arriver à un accord sur de nombreux sujets de grande importance pour les intérêts de la navigation et du commerce dans les divers pays maritimes. Tels étaient le contrat d'affrètement, la responsabilité des propriétaires

de navires à raison des marchandises transportées, les droits des créanciers hypothécaires et privilégiés sur le navire, le chargement en pontée et un grand nombre de questions qui se posaient à ce sujet.

On était arrivé à des projets de conventions qui semblaient devoir entrer bientôt en vigueur. Malheureusement, sept années de discorde étaient survenues et l'on ne pouvait pas dire que la concorde régnât à présent. Le temps, cependant, était venu où il était opportun de reprendre les travaux d'une société attachée à promouvoir la concorde.

Les secrétaires et le comité exécutif proposaient, quant à l'ordre du jour, que la Conférence prît connaissance cet après-midi, des délibérations de l'International Law Association au sujet de la limitation de responsabilité des propriétaires de navire à raison des marchandises transportées par mer, de la loi régissant les privilèges et les hypothèques maritimes et des lois des différents États maritimes sur le chargement en pontée ; tout en rappelant ces sujets à l'attention des membres, on les transmettrait, en premier lieu au Gouvernement de Sa Majesté, et ensuite aux parties intéressées en vue de reprendre les travaux de l'Association et de la Commission.

C'étaient là des propositions générales qui ne réclamaient pas un grand travail de la part des membres du comité. Il y avait par contre des points relatifs au contrat d'affrètement, qui étaient controversés et sur lesquels il était désirable de concentrer les opinions dans cette série de réunions, de manière à réaliser un progrès vers la solution des divergences existantes.

Le Président s'était permis de formuler à ce sujet un questionnaire, qui pourrait être de quelque utilité afin d'amener la discussion sur des points définis, de manière à faire donner à ces réunions le plus grand profit possible.

Le premier était :

« Si la liberté contractuelle dans le chef du propriétaire de navire au sujet du transport de marchandises par mer doit être absolue ou limitée législativement. »

Ceci semblait être à la base des divergences fondamentales entre les parties intéressées. Jusqu'à ce que le Comité arrivât à une opinion à cet égard, aucun progrès ne pouvait être réalisé.

Le second point était :

« S'il fallait exercer un contrôle législatif afin de faire obtenir au chargeur une reconnaissance expresse pour les marchandises embarquées, ou d'obtenir l'établissement d'un contrat d'affrètement uniforme réglant tout ou partie de la matière, en termes uniformes; ou bien en des termes qui définiraient simplement et explicitement les risques acceptés respectivement par le propriétaire du navire et par le chargeur. »

Cette dernière alternative était, à son avis, bien plus dans le plan de la pensée anglaise qu'aucune formule fixe réglant la matière de l'affrètement. Dans certaines branches du droit, on avait réalisé de grands progrès, par la simple définition des risques du transporteur et du propriétaire des marchandises.

Une autre question était :

« Si le propriétaire du navire aurait la liberté de se décharger, par son contrat d'affrètement, de sa responsabilité du chef de pertes et dommages, soit de manière générale, soit dans une certaine mesure ».

Une autre question encore était celle-ci :

« Si certains risques devaient être exclus, devaient-ils comprendre :

a) les fortunes de mer, les accidents imprévus et le fait des tiers ;

b) les risques d'innavigabilité, d'insuffisance de l'équipage ou de défaut d'équipement du navire ;

c) la négligence ou la faute dans le chargement, l'arrimage, la garde ou la délivrance des marchandises ;

d) et quelques autres risques ».

Le Président conclut en exprimant la satisfaction qu'il éprouvait comme membre du bureau du Gray's Inn de recevoir l'assemblée dans cette maison.

Le Docteur D. Joseph Jitta au nom de la délégation Hollandaise, remercia le Président de ses paroles de bienvenue et exprima le désir des membres étrangers de coopérer aux travaux de la Conférence afin de réaliser un résultat utile.

Sir Owen Philips, en saluant l'assemblée à Londres, rappela que la mer était un domaine commun et Sir Norman Hill et Mr. Le Jeune rendirent hommage au but poursuivi par la Conférence.

I. — Responsabilité des Propriétaires de navires pour les marchandises transportées par mer et Loi sur les Priviléges et Hypothèques maritimes.

A la dernière conférence maritime diplomatique tenue à Bruxelles au printemps 1914, deux projets de conventions avaient été adoptés par les représentants des différentes Puissances participantes, l'un concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires concernant les abordages et les pertes et dommages aux marchandises transportées par mer, l'autre sur les lois régissant les privilèges et hypothèques maritimes. Ce projet a été soumis aux différents gouvernements, afin que, par le canal diplomatique, une convention internationale pût être conclue et acquière force de loi.

La guerre a empêché l'exécution de ce projet. Considérant le grand intérêt que l'International Law Association a toujours porté à ce sujet, et considérant le travail considérable qui avait été consacré par les Conférences anté-

rieures, il était désirable que la question fût reprise au point où elle avait été laissée en 1914 et la résolution suivante a été adoptée :

« Que l'International Law Association soit priée de représenter au Gouvernement de Sa Majesté la nécessité de prendre l'initiative de faire aboutir des conventions dans l'ordre d'idées des projets acceptés par les représentants des diverses puissances en 1913 et 1914 relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires au sujet des abordages et de la limitation des pertes et dommages survenant aux marchandises transportées par mer, et au sujet des lois sur les privilèges et hypothèques maritimes. »

2. — Chargements en pontée.

Avant la guerre, les règles sur la sécurité de la navigation et spécialement sur le chargement de cargaisons de bois lourd et léger en pontée avaient été considérées par diverses conférences de l'International Law Association et en dernier lieu à la Conférence de Madrid en 1913.

On a jugé désirable de reprendre la question au point où on l'avait laissée en 1914.

Pour en faciliter l'expédition, il a été décidé de la renvoyer à un sous-comité chargé de l'examiner et d'en référer au Comité de Droit Maritime aussitôt que possible.

La résolution suivante a été proposée et adoptée :

« Que dans l'opinion de la Commission, il est désirable que l'International Law Association reprenne ses efforts interrompus depuis 1914 afin d'obtenir l'adoption par les États maritimes d'un code commun de règles sur le chargement en pontée et qu'une commission soit chargée d'examiner les diverses lois actuellement en vigueur et d'en faire rapport si possible à la Conférence de La Haye. »

On convint que Monsieur R. Temperley prendrait la

présidence de cette sous-commission dont les personnes suivantes ont été nommées membre :

Messieurs PERCEY TURNER.
Dr. K. A. ROMBACH } pour les Pays-Bas
FR. VAN OMMEREN }
Dr. FREDERIKSEN pour les Pays Scandinaves.
H. M. CLEMINSON
Dr. BELLOT
Dr. BISSCHOP
PERCY MAURICE HILL,

avec faculté de cooptation.

3. — Séquestration de Propriété Neutre.

La question, rapportée par le Dr. K. Jansma d'Amsterdam, a été renvoyée également à une sous-commission, dont les membres seront nommés par le président et le sécrétaire honoraire.

4. — Code de l'affrètement.

La discussion a été ouverte sur le projet de code de l'affrètement mentionné dans la circulaire des sécrétaires honoraires, et qui avait été communiqué à tous les membres du comité.

Après une discussion approfondie, la question a été renvoyée à une petite sous-commission. Le rapport suivant a été préparé par cette sous-commission et adopté par la conférence après une nouvelle discussion où il fut amendé.

Rapport de la Commission de Droit Maritime sur les Connaissements.

La loi sur le transport de marchandises par mer se divise naturellement en deux titres :

Le Transport régi par charte-partie et le transport sous l'empire du connaissement. L'attention des propriétaires de marchandises a été attirée surtout sur les droits et immunités que représente le connaissement, et cette matière éveille des intérêts nombreux, mais il est facile de reconnaître que la législation en matière de connaissements implique une revision de la loi sur la charte-partie. L'affrèteur veut délivrer des connaissements, et les obligations qui en naissent peuvent et doivent peut-être affecter les droits du propriétaire du navire. Il semble donc essentiel que toute législation sur les connaissements contienne des dispositions pour sauvegarder les droits qui naissent entre le propriétaire du navire &/ou les affréteurs &/ou les propriétaires de marchandises en ce qui concerne des cargaisons transportées par un navire affrèté.

La Commission a consacré deux séances à la discussion de la loi gouvernant les relations des propriétaires de navires et des propriétaires de cargaisons à propos du transport par mer sous l'empire de connaissements ; elle avait sous les yeux le rapport de l'Imperial Shipping Committee sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires par des clauses de connaissement ; les règles de l'affrètement de la Conférence de Londres de 1893 ; le projet de code de l'affrètement tel qu'il avait été adopté en première lecture par le Comité Maritime International en 1913, et l'avant-projet de code international de l'affrètement de Monsieur Léon Denisse avec une introduction rédigée sur ce travail par les secrétaires de ce comité,

ainsi que le rapport de la section Néerlandaise de la Commission de Droit Maritime et des communications reçues des États-Unis, de Grande-Bretagne, des Pays-Bas, des Pays Scandinaves et de Suisse. Il y a lieu d'observer que le rapport de l'Imperial Shipping Committee a été publié après que le memorandum contenant le projet de règles sur l'affrètement et le projet de code de M. Denisse avaient déjà été répandus par le comité de droit maritime parmi les propriétaires de navires, assureurs et propriétaires de marchandises. Ce rapport ne s'occupe que des transports par mer sous l'empire de connaissements où n'intervient pas l'affrètement d'un navire.

La nomination du Comité Impérial avait été le résultat d'un mouvement dans la communauté commerciale de l'Empire, en réponse surtout, à la demande des intéressés à la cargaison et son rapport recueillera sans doute l'attention voulue. En même temps on a envisagé en France, dans les Pays-Bas et dans l'Union Sud-Africaine une législation sur la base du Harter Act américain, et des lois déjà en vigueur au Canada, en Australie et en Nouvelle Zélande. Une correspondance reçue de Norvège indique que la rédaction d'un règlement a été confiée à une Commission dans ce pays ainsi qu'en Suède, au Danemark, en Finlande, en vue d'uniformiser la législation dans ces pays en ce qui concerne le transport de marchandises par mer.

Dans les Pays-Bas, un projet de loi a été introduit à la seconde Chambre des États-Généraux, revisant le code de commerce hollandais et contenant des dispositions semblables à celles du Harter Act pour l'introduction de conditions obligatoires dans les connaissements.

C'est dans ces conditions que le Comité a jugé désirable de porter d'abord son attention sur les conditions dans lesquelles des marchandises sont transportées par mer

sous l'empire de connaissements, tout en se rappelant qu'un connaissement régulièrement émis engage le navire, qu'il soit délivré au nom du propiétaire ou de l'affréteur. Afin de faire ressortir l'opinion sur les principales questions de principe, la discussion a été conduite sur la base d'un questionnaire proposé par le président. Ces questions ont été examinées dans l'ordre dans lequel nous continuons de les exposer.

1re *Question.* — Si pour ce qui concerne le transport de marchandises par mer, la liberté de contrat pour l'armateur sera absolue ou si elle doit être limitée législativement ?

Tout en déclarant être personnellement convaincu que les intérêts permanents des deux parties au contrat et du commerce en général seront le mieux servis par le maintien du droit pour eux de conclure leurs conventions sans ingérance législative, Sir Norman Hill a exprimé son opinion que les armateurs, en tant que classe, sont désireux de rendre tous les services que les propriétaires de cargaisons peuvent désirer en fait et il a exprimé le désir de voir énoncer clairement quelles sont les matières pour lesquelles une réglementation obligatoire serait désirable. Sir Alan Anderson et M. Temperley ont également exposé les vues de diverses catégories d'armateurs.

M. Mc Conechy annonça à la Commission que la Chambre de Commerce de Manchester et l'Association des Importateurs et des Exportateurs de cette ville étaient d'accord d'une façon générale avec les propositions exposées dans le rapport de l'Imperial Shipping Committee. Il se déclara en faveur de l'adoption de règles internationales en vertu desquelles les armateurs seraient responsables, dans tous les cas, des pertes et dommages dus à l'innavigabilité du navire, ce qui inclut un état dangereux ou impropre de la cale du navire, ainsi que pour des

fautes dans le chargement, la garde et la conservation et le déchargement de marchandises ; et que les armateurs seraient exonérés de responsabilité à raison des dangers de la mer et de la navigation (y compris les dangers dus à des négligences dans la navigation, à des forces majeures, ou à l'action ennemie), emballage insuffisant et saisies judiciaires. M. Mc Conechy exprima son opinion personnelle que des connaissements rédigés en concordance avec le Water Carriage of Goods Act Canadian de 1910, fourniraient aux propriétaires de cargaisons toutes les garanties nécessaires.

Le docteur Rombach donna des détails au sujet d'une proposition de loi en Hollande, d'après laquelle les obligations des armateurs seraient problablement définies, croyait-il, avec le concours des propriétaires de navires et des propriétaires de cargaisons ; il se déclara en faveur de l'adoption de dispositions législatives internationales qui rendraient les armateurs responsables dans tous les cas pour les pertes causées par défaut de soin et de diligence raisonnables, avec un montant maximum de responsabilité légal fixé à raison de chaque colis embarqué.

Le Dr Van Slooten se déclara partisan, dans l'intérêt de l'uniformité, de l'adoption d'un code fondé sur le Harter Act et sur la loi canadienne ; de même que M. le docteur Rombach, il exprima l'avis que les armateurs hollandais seraient disposés à accepter une réglementation internationale dans ce sens.

La majorité des membres de la Commission s'exprima en faveur d'un système de loi uniforme entre les États maritimes en vertu de laquelle la responsabilité pour pertes causées par la faute du navire, ou par une faute dans la manipulation et la garde des marchandises, serait imposée aux armateurs, étant entendu toutefois que, (pour employer les termes de l'article 6 de la loi canadienne) « si le propriétaire..... fait bonne diligence pour

que le navire soit sous tous les rapports navigable, qu'il ait un équipage suffisant, qu'il soit équipé et pourvu de provisions, ni le navire, ni le propriétaire, agent ou chargeur, ne seront ou ne pourront être tenus responsables pour pertes ou dommages résultant de fautes ou d'erreurs dans la navigation ou dans la direction du navire ou résultant de vice caché ».

2me *Question*. — S'il faut instaurer un contrôle législatif :

a) afin de procurer au chargeur un reçu formel des marchandises embarquées ;

b) d'obtenir un énoncé du contrat d'affrètement en termes uniformes pour tout ou partie de la matière ;

c) ou en termes nets qui définissent simplement et explicitement les risques acceptés respectivement par l'armateur et par le chargeur.

Sir Norman Hill et d'autres membres signalèrent les difficultés qu'entrainerait un système obligatoire de connaissements « embarqués » qui ne tiendrait pas compte des exigences de l'énorme trafic de marchandises qui font l'objet de connaissements « reçus pour embarquements ».

Des membres des Pays-Bas admirent que des difficultés croissantes pourraient résulter de la substitution de connaissements de marchandises reçues pour embarquement aux connaissements après embarquement ; ils se déclarèrent en faveur d'une intervention législative qui rendrait obligatoire pour les armateurs la délivraison d'un connaissement pour les marchandises embarquées en vue de leur transport par mer. Toutefois ils convinrent qu'avant d'avoir le droit d'exiger la délivraison d'un connaissement après embarquement, les propriétaires de cargaisons devraient remettre tous connaissements ou reçus pour marchandises « reçues pour embarquement » qui auraient déjà été délivrés à raison des mêmes marchandises.

Au nom des armateurs on exprima l'opinion que sous le

bénéfice de pareille condition il n'y a aucune objection en principe à l'obligation de remettre un simple connaissement établissant le fait de l'embarquement des marchandises y indiquées.

En supposant l'adoption du principe de la responsabilité obligatoire des armateurs — avec immunité facultative — dans le sens ci-dessus indiqué, la commission crut qu'il était important d'examiner comment on pourrait le mieux exprimer ce principe en termes de connaissements, de façon à répondre aux exigences du code international proposé.

Le mode adopté par les États-Unis d'Amérique dans la rédaction du Harter Act a été suivi, dans ses grandes lignes, par les Dominions dans leurs lois respectives. Il serait simple de reproduire dans une formule générale de connaissement, par voie de référence, les termes d'un code international de la même manière que les dispositions de lois spéciales ou de règles convenues y sont actuellement incluses.

Une fois qu'il y aurait accord sur les règles d'application internationale, il semble que la nécessité d'une reproduction expresse dans les connaissements cesserait d'exister. Jusque là il apparaîtrait sans doute recommandable d'incorporer, par référence, les termes de ces lois qui y sont incluses en fait, que ce soit par des dispositions législatives ou par des accords.

Les termes des connaissements, en dehors des limites de la définition légale des obligations, resteraient matière à convention et s'exprimeraient conformément aux accords entre les parties intéressées.

3me Question. — Si l'armateur devrait avoir la faculté d'exclure par le contrat d'affrètement, sa responsabilité pour les pertes ou dommages (*a*) en général ou (*b*) dans certaines limites ?

On ne doit pas perdre de vue que le Harter Act et les lois des Dominions ont comme point de départ un code déjà existant des obligations, comme en Angleterre et dans les autres pays qui reconnaissent le droit commun, il est fondé sur les dispositions du droit commun.

Mais le code international ne présumerait pas la préexistence d'obligations de droit commun ; il serait basé sur des obligations et des immunités prescrites par le code.

Afin d'être en mesure de s'occuper de cette question à la Conférence de La Haye, la Commission s'occupa de faire consigner dans un avant-projet de code telles dispositions qui, à leur avis, donneraient un effet international aux principales intentions des lois en question.

Sauf ce qui précède, on peut dire qu'en dehors des limites légales de la responsabilité et de l'exonération absolues de l'armateur, sa responsabilité ne serait pas affectée et les obligations légales et exemptions des armateurs pourraient parfaitement être stipulées en termes concordant avec les dispositions de la loi canadienne.

En ce qui concerne la limitation de responsabilité quant à un montant en argent, la Commission discuta les propositions de l'Imperial Shipping Committee. Il fut signalé que, si l'on veut obtenir l'uniformité internationale désirée par bien des intéressés, la fixation de maxima pour certains commerces ou industries, ou pour d'autres catégories, par une Commission du genre de celle suggérée dans ce rapport, ne pourrait probablement plus être applicable en pratique. Il semblait que le but à atteindre était d'obtenir une plus grande diligence et plus de vigilance, et des membres exprimèrent l'avis qu'un maximum de responsabilité obligatoire par colis, avec faculté pour les chargeurs de stipuler une garantie plus élevé s'ils le désirent, serait probablement de nature à atteindre ce but aussi bien qu'une méthode plus compliquée.

La Commission s'est occupée d'une façon spéciale de la

question des risques exceptionnels. Malgré l'écart qu'il fait de l'uniformité théorique, le rapport de l'Imperial Shipping Committee reconnaît la nécessité apparente d'exclure les risques exceptionnels des restrictions de toutes règles qui pourraient être introduites dans le but d'établir une responsabilité obligatoire en vertu des connaissements. Dans la loi canadienne aussi, le bétail vivant et le bois sont soustraits à l'application des clauses obligatoires. Des membres ayant une longue expérience de la pratique exprimèrent leur opinion qu'un système rigidement uniforme de connaissements et conforme aux principales dispositions des lois les plus radicales actuellement en vigueur, aurait préjudicié gravement ou même empêché l'établissement de certains trafics transocéaniques (spécialement en marchandises de nature périssable) qui sont actuellement d'une grande importance générale. Des articles périssables et des marchandises embarquées en état d'avarié, comme, par exemple, des marchandises sauvées ou transbordées après un accident maritime, furent cités comme exemples de cargaisons pour lesquelles les armateurs pourraient être exempts de responsabilité obligatoire. La Commission était d'accord pour considérer que nonobstant cet écart de l'uniformité théorique, des cas exceptionnels pouvaient être soustraits à l'application générale des règles internationales de responsabilité obligatoire. On discuta le meilleur mode de définir les catégories exceptionnelles de fret et des membres suggérèrent alternativement des reçus de bord constatant les accords qui pourraient être conclus entre l'armateur et le propriétaire de la cargaison, lequel document ne serait pas considéré comme négociable, et des connaissements au risque de l'armateur. Aucun membre n'a exprimé une objection à traiter la matière d'après l'un ou l'autre de ces modes.

On n'a pas considéré comme praticable l'adoption, au

point de vue international, de la suggestion de l'Imperial Shipping Committee, qu'il faudrait constituer un Tribunal spécial pour déterminer ce qu'il faut considérer comme catégories exceptionnelles de fret. De l'avis de la Commission, c'est là une question qu'il faut laisser à l'appréciation des parties directement intéressées dans ces expéditions spéciales.

Pour assurer l'observation des règles internationales, il suffirait de conférer au propriétaire de la cargaison, en absence d'un accord contraire exprès de sa part, le droit absolu d'exiger l'émission d'un connaissement conforme à ces règles tandis que l'armateur aurait le droit absolu de refuser le transport de marchandises à ces conditions.

En ce qui concerne les assureurs, l'embarquement des marchandises aux conditions « de risque exceptionnel » devrait, sans aucun doute, d'après la loi anglaise, être déclaré par le chargeur et il serait possible de procurer, par des règles internationales, une protection aux assureurs par une prescription similaire.

4me Question. — Si certains risques peuvent être exclus, doit-on y comprendre :

a) les périls de la mer et ceux résultant d'accidents imprévus et d'actes de tiers ;

b) les risques résultant d'innavigabilité, d'équipage insuffisant ou d'équipement défectueux du navire, ou

c) la négligence, faute ou manquement dans le chargement, l'arrimage, la garde ou le déchargement des marchandises, ou

d) d'autres risques ?

La question serait solutionnée par l'adoption de règles uniformes au sujet des responsabilités à assumer obligatoirement par l'armateur et au sujet des exemptions auxquelles il aurait droit indépendamment de l'acceptation volontaire de reponsabilité.

En général, l'idée de la Commission avait à sa base l'accord sur un système uniforme de détermination légale des droits et obligations à raison des marchandises transportées par mer, qui pourrait probablement être le plus facilement trouvé dans le sens de la loi canadienne et du rapport de l'Imperial Shipping Committee.

La Commission a eu l'avantage au cours de ses séances de la présence non seulement des représentants d'armateurs et de chargeurs, mais aussi d'un délégué des intérêts assureurs en la personne de M. Edward F. Nicholls de la London Assurance Corporation dont le témoignage devant l'Imperial Shipping Committee a eu l'effet connu de tous ceux qui s'occupent des questions actuellement à l'étude.

Le point de vue exprimé de la part des assureurs était, brièvement, que ce qu'ils désiraient surtout c'était d'avoir une certitude et un accord mutuel dans les contrats en vertu desquels les assurances doivent se conclure.

M. Nicholls exprima aussi une opinion très nette quant à l'absolue nécessité, pour les armateurs, de pouvoir limiter en termes clairs les responsabilités encourrues par eux d'après le contrat d'affrètement, et cela dans l'intérêt même du commerce maritime. Les passages précédents du présent rapport se rapportent en général aux relations entre armateurs et chargeurs à raison des transports par mer en vertu de connaissements.

Comme il a été remarqué, les obligations résultant des charte-parties peuvent se rapporter également à une certaine partie du champ de responsabilité examiné ici. Cependant le contrat d'affrètement est discuté à présent dans plusieurs États maritimes et la Commission était d'accord qu'il est désirable, si possible, d'arriver de commun accord à des conclusions au sujet du contrat d'affrètement par la charte-partie, si on arrive à pareilles conclusions en ce qui concerne le transport des marchandises en vertu de connaissements.

Le rapport de la section néerlandaise a déjà soulevé beaucoup d'intérêt dans notre pays. Mais notre Commission est d'accord que la matière de charte-parties pourrait être traitée plus utilement après un examen plus approfondi que celui que l'on a fait jusqu'ici, de sorte que cette matière a été remise à une réunion future.

A la suite des vues exprimées ci-dessus, le Maritime Law Committee renvoya à la Conférence de l'International Law Association qui doit se tenir à La Haye en l'automne de l'année 1921, l'examen des questions suivantes :

1°) S'il est désirable, dans l'intérêt du commerce maritime, que les droits et obligations du chargeur et de l'armateur, en vertu de tous contrats de transport de marchandises par mer, soient soumis à l'action gouvernementale ?

2°) si oui, jusqu'à quel point ?

Sans vouloir préjuger les questions soumises à la Conférence de La Haye, la Commission confie au Comité de rédaction, avec pouvoir de s'adjoindre d'autres membres, la préparation d'un projet de code qui donnerait effet aux vues exprimées par la majorité de la Commission au cours de ses séances.

Il a été voté des remercîments au trésorier et aux membres directeurs de Gray's Inn pour l'hospitalité qu'ils ont bien voulu nous accorder dans la belle salle de Gray's Inn. L'assemblée vota aussi des remercîments au président pour la façon dont il a conduit les débats.

Le Président,
HENRY E. DUKE.

Les Secrétaires,
HUGH H. L. BELLOT,
W. R. BISSCHOP.

MARITIME LAW COMMITTEE

DE

L'INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION

Projet de Code International

établissant les risques à supporter par des transporteurs par mer sous l'empire d'un connaissement (1)

ARTICLE I. — Définitions.

Dans ce code :

a) *Transporteur* (carrier) comprend le propriétaire et l'affréteur, qui fait un contrat de transport avec un chargeur ;

b) les mots *Contrat de Transport* (contract of carriage), signifient un connaissement ou tout autre document similaire se rapportant au transport de marchandises par mer;

c) le mot *marchandise* (goods) comprend les marchandises, denrées, produits, et en général tous articles quelconques, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison transportée sur le pont ;

d) le mot *Navire* (ship) comprend tout bateau employé au transport de marchandises par mer ;

e) les mots *Transport de Marchandises* (carriage of goods), comprend la période qui s'étend depuis le moment où les marchandises sont reçues sous les palans du navire jusqu'au moment du déchargement sous palans.

---

(1) Ce rapport a été distribué à la Conférence d'Anvers et est réimprimé ici conformément à la résolution que la Conférence a votée à ce sujet.

Article II. — Risques.

Sans préjudice des dispositions de l'article V, le transporteur, sous l'empire de tout contrat de transport de marchandises par mer, sera soumis aux responsabilités et obligations, et pourra revendiquer les droits et immunités exposés ci-après, pour ce qui regarde la manutention, le chargement, l'arrimage, le transport, la garde, les soins et le débarquement de ces marchandises.

Article III. — Responsabilités et Obligations.

1. Le transporteur sera tenu avant et au commencement du voyage d'apporter la diligence voulue à :

a) Mettre le navire en (bon) état de navigabilité.

b) Armer, équiper, et pourvoir convenablement le navire.

c) Faire en sorte que les cales, chambres frigorifères et réfrigérantes et toutes les autres parties du navire dans lesquelles des marchandises sont transportées, soient appropriées et de toute sécurité pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur sera tenu de prendre toutes mesures en vue de l'accomplissement correct et soigneux des opérations de manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soins et débarquement des marchandises transportées.

3. Le transporteur, capitaine ou agent du transporteur délivrera à la demande du chargeur un connaissement, portant entre autres choses :

a) Les marques nécessaires à l'identification des marchandises telles que le chargeur les a indiquées par écrit, étant entendu que ces marques seront estampillées ou autrement marquées, clairement sur les marchandises, ou sur les caisses ou emballages dans lesquels ces marchandises sont contenues, de telle sorte que ces marques restent lisibles jusqu'à la fin du voyage.

b) Le nombre de colis ou de pièces.

c) Les quantité, poids ou dimensions, selon les cas, tels que le chargeur les a indiqués par écrit.

d) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

4. Pareil connaissement fera foi *prima facie* de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont décrites.

5. Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude de la description des marques, du nombre, de la quantité, du poids et des dimensions tels qu'ils ont été fournis par lui, et le chargeur devra tenir le transporteur indemne de toute perte, tous dommages et frais survenant ou provenant d'inexactitudes.

6. Le connaissement à délivrer par le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, portera la mention « Embarqué » (shipped), si le chargeur en fait la demande, étant entendu que si un connaissement quelconque portant la mention « reçu pour embarquement » (received for shipment) ou un autre document faisant titre, a été délivré antérieurement, le chargeur sera tenu, à la demande du transporteur, capitaine ou agent, de restituer ce document au transporteur, capitaine ou agent, avant qu'il lui soit délivré le connaissement portant la mention «embarqué» (shipped).

Un connaissement «reçu pour embarquement» (received for shipment), qui aura subséquemment été pourvu par le transporteur, capitaine ou agent, du nom ou des noms du navire ou des navires sur lesquels les marchandises ont été transportées, et de la date ou des dates du transport, sera, aux fins du présent code, réputé constituer un connaissement «embarqué» (shipped).

7. Toute clause, tout accord ou toute convention exonérant dans un contrat de transport, le transporteur ou le navire de toute responsabilité pour pertes ou dommages à

des marchandises ou par rapport avec des marchandises, occasionnés par négligence, faute ou manquement dans les devoirs et obligations prescrites dans le présent article, sera illégal, nul et non-avenu et de nul effet.

ARTICLE IV. — **Droits et exonérations de responsabilité (immunités)**

1. Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables de pertes ou dommages provenant ou résultant de l'innavigabilité (unseaworthiness) à moins qu'elle ne soit causée par défaut de soins nécessaires à mettre le navire en état de navigabilité sous tous rapports, et à l'armer, l'équiper et le pourvoir convenablement.

2. Ni le transporteur ni le navire ne sera responsable de pertes ou dommages résultant de

a) Fautes ou erreurs dans la navigation ou dans la gestion (management) du navire.

b) Incendie.

c) Dangers de la mer ou d'autres eaux navigables.

d) « Actes de Dieu » (force majeure).

e) Actes d'ennemis de l'État.

f) Arrêts ou contrainte (restraint) de princes, chefs (rulers), ou peuples, ou saisie par procédure légale.

g) Action ou omission du chargeur ou du propriétaire des marchandises, son agent ou représentant.

h) Grèves ou lockouts.

i) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de propriété en mer.

j) Défaut ou vice propre de la marchandise.

k) Insuffisance d'emballage.

l) Toute autre cause quelconque étrangère à la faute réelle ou à la connaissance du transporteur, ou en dehors de la faute ou négligence des agents, serviteurs ou employés du transporteur.

3. Toute déviation de route en sauvant ou en tentant de sauver vie ou propriété en mer, ou toute déviation de route autorisée par le contrat de transport ne sera pas réputée être une rupture ou une non-observation du contrat de transport, et le transporteur ne sera tenu d'aucune perte ou dommage qui en résulteraient.

4. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables en aucun cas des pertes ou dommages à des marchandises ou en rapport avec des marchandises pour un montant supérieur à £ par colis, ou £ par pied cube, ou £ par cwt. (conformément à la déclaration faite par le chargeur et insérée dans le contrat de transport, ou pour le montant qui sera le moindre) des marchandises transportées, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur et insérées dans le connaissement. La déclaration du chargeur concernant la nature et la valeur de toutes marchandises déclarées fera foi *prima facie*, mais ne liera pas le transporteur ou ne sera pas concluante à son égard.

Par convention entre le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur et le chargeur, un autre montant maximum que celui mentionné dans le présent paragraphe peut être fixé, pour autant que ce maximum ne soit pas inférieur aux montants indiqués ci-dessus.

5. Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables en aucun cas pour pertes ou dommages à des marchandises ou en rapport avec celles-ci, si la nature ou la valeur en a été faussement déclarée par le chargeur, à moins que pareille fausse déclaration n'ait été faite par inadvertance ou erreur.

6. A moins que le transporteur, capitaine ou agent du transporteur n'aient consenti à leur embarquement, les marchandises d'une nature inflammable ou explosible ou d'une nature dangereuse, peuvent à tout moment avant la délivraison être détruites ou rendues inoffensives par le

transporteur sans compensation pour le chargeur, et le chargeur de pareilles marchandises sera tenu de tous dommages résultant directement ou indirectement ou provenant de pareil transport.

7. Sous l'empire du présent article, tout transporteur sera libre d'abandonner en tout ou en partie tous ses droits et exonérations de responsabilité ou l'un de ceux-ci, à condition que pareil abandon soit mentionné dans le connaissement délivré au chargeur.

ARTICLE V. — Conditions particulières.

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur pourront librement, par rapport à n'importe quelles marchandises, faire une convention quelconque en quelques termes que ce soit par rapport à la responsabilité et aux obligations du transporteur à l'égard de ces marchandises, ou par rapport à ses obligations concernant le bon état de navigabilité, ou par rapport aux soins et devoirs de ses préposés ou agents concernant la manutention, le chargement, l'arrimage, la garde, la conservation et le déchargement des marchandises transportées par mer, à condition toutefois que, dans ce cas, les conditions convenues soient insérées dans un reçu du navire, lequel document ne sera pas négociable et sera marqué comme tel.

Toute convention conclue de la sorte aura un plein effet légal.

ARTICLE VI. — Limite de la durée de responsabilité.

Rien de ce qui est contenu dans le présent code n'empêchera un transporteur ou un chargeur de faire une convention, stipulation, réserve ou exemption quelconque

ou de mettre une condition à la responsabilité et aux obligations du transporteur ou du navire pour la perte ou le dommage à des marchandises ou en rapport avec la garde et les soins à donner à des marchandises avant l'embarquement sur le navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer ou après leur débarquement de de ce navire.

ARTICLE VII. — **Limite de la responsabilité.**

Les dispositions du présent code n'affecteront pas les droits et les obligations du transporteur sous l'empire de la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ARTICLE VIII. — **Navires au service de l'Etat.**

Le présent code ne s'applique pas aux vaisseaux de l'Etat qui ont une destination purement navale ou militaire.

ARTICLE IX. — **Procédure.**

Rien dans le présent code ne sera considéré comme affectant de quelque façon que ce soit la compétence de tribunaux, les modes de procédure, ou les méthodes d'exécution imposées par les lois nationales.

Les Clauses d'Exonération ou limitatives de Responsabilité dans les Connaissements

Avant-Projet de Loi internationale

Rapport fait au nom de la Commission chargée de cette matière par l'Association Française du Droit Maritime

par : M. LESUEUR, Chef du Contentieux de la Compagnie Générale Transatlantique

et M. FRANCIS SAUVAGE, avocat à la Cour d'Appel de Paris, Professeur à la Faculté libre de Droit.

Aucune matière ne relève davantage de la législation internationale que la réglementation du transport maritime des marchandises en ce qui concerne la responsabilité du transporteur. On peut même penser que cette réglementation n'est possible que par voie d'entente internationale et au moyen d'une législation uniforme au moins dans les principales nations maritimes.

Le transport maritime, sauf quelques cas exceptionnels, est, par nature, par essence et par définition un trafic international et l'on ne conçoit pas que la ligne reliant deux ports de nationalité différente ne soit pas ouverte au moins aux navires de l'un et l'autre pavillon et pratiquement aux navires de tous pavillons. Par conséquent, les chargeurs d'un pays ont la faculté de faire transporter leurs marchandises indifféremment par

leur propre pavillon ou par les pavillons étrangers et pareillement les marchandises importées dans un pays le sont indifféremment par des navires battant pavillon de ce pays ou par des navires étrangers; de même encore, les navires d'un pays effectuent le transport tantôt pour le compte d'un compatriote, et tantôt pour le compte d'un étranger, selon que ce transport est à la charge de l'expéditeur à l'exportation ou du destinataire à l'importation ou, au contraire, à la charge du destinataire à l'exportation ou du chargeur à l'importation, et cela sans parler des transports effectués entre deux ports n'appartenant ni l'un ni l'autre au pays du navire qui les effectue.

Or, tout trafic international exige l'égalité de charges pour les ressortissants des divers pays qui sont appelés à se le partager; car, si les navires d'un pays se trouvaient astreints à des obligations auxquelles échapperaient leurs concurrents des autres pavillons, ils se trouveraient vis-à-vis de ces derniers dans une grave situation d'infériorité, et cela ne porterait pas seulement préjudice à l'armement de ce pays, mais également aux chargeurs de ce pays, puisque, selon une loi bien connue, la marchandise suit le pavillon, et encore aux assureurs de ce pays, lesquels n'assurent pas seulement des facultés, mais aussi des corps et profitent donc directement du développement de la marine marchande de leur pays, et enfin à l'intérêt général de ce pays qui est directement intéressé à posséder une puissante marine marchande pour de multiples raisons qu'il serait bien superflu de développer ici.

Mais, cette égalité de charges ne saurait être réalisée

par voie de législation nationale. Une réglementation ne saurait efficacement atteindre les divers pavillons que si elle est internationale.

Sans doute, on peut concevoir théoriquement une loi nationale qui serait déclarée applicable à tous les transports partant d'un pays ou ayant leur point d'arrivée en ce pays, quel que soit le pavillon du navire les effectuant. Encore imagine-t-on difficilement, même dans les pays dont la législation est la plus xénophobe, comment la loi du pays du port de destination pourrait intervenir quand le transport est effectué par pavillon étranger pour le compte du chargeur étranger.

Mais, en tout cas, il est certain que, pratiquement, les navires étrangers auraient les plus grandes facilités à échapper à une telle législation, quelles qu'en fussent les dispositions. Il ne faut pas oublier que, pour que celles-ci pussent être considérées comme appliquées à un navire étranger, il ne suffirait naturellement pas d'obtenir un jugement contre le capitaine ou l'armateur, mais il faudrait encore le ramener à exécution : tous les patriciens, familiers avec les réalités, savent que les procès sont dominés par les questions de preuve, d'une part, et par les questions d'exécution, d'autre part. Or, c'est bien pour exécuter un tel jugement qu'apparaîtraient les difficultés; elles seraient particulièrement grandes en ce qui concerne les *tramps*. Insolubles en beaucoup de cas, elles suffiraient au moins à décourager la partie lésée, et surtout les petits chargeurs dont la considération seule peut légitimer une réglementation restrictive.

Enfin, un pays arrivât-il à surmonter toutes ces difficultés et à pouvoir appliquer à tous les pavillons cette

législation que l'on suppose lui être particulière, il exposerait alors son pavillon à toutes les mesures de représailles ou de rétorsion de la part des autres états maritimes, et, de toute façon, il n'aboutirait encore qu'à placer son pavillon en état d'infériorité dans la concurrence internationale. Au surplus, c'est le simple bon sens qui indique qu'un trafic international doit être réglementé par voie d'entente internationale.

Ces vérités ont été, depuis longtemps, aperçues et proclamées. Que tel soit l'avis des armateurs, on pourrait n'y attacher qu'assez peu d'importance, en pensant qu'ils sont trop directement intéressés en la question. Mais telle a été également l'opinion de personnalités entièrement désintéressées, voire même de groupements de chargeurs. C'est à cette conclusion de la nécessité d'une entente internationale qu'avait abouti en France la commission parlementaire nommée pour examiner le projet de loi déposé le 22 Octobre 1895 devant la Chambre des Députés française. Quelques années plus tard, en 1906, la grande commission interministérielle, composée des plus hautes personnalités françaises, estimait à l'unanimité qu'une législation restrictive des clauses des connaissements était irréalisable à moins d'une entente internationale. C'est pour un motif analogue que ne fut pas voté le projet de loi déposé devant la Chambre des Députés par M. Maurice Colin en 1910 et tendant à interdire les clauses d'exonération; et le projet analogue déposé par M. de Monzie en 1913 se limitait expressément à la navigation réservée au pavillon français, parce qu'en ce domaine il ne saurait, par définition, être question de concurrence internationale. Cette

nécessité d'une entente internationale a été également reconnue par les Chambres de Commerce de Hambourg, de Brême et de Lubeck. Enfin, tout dernièrement, dans sa session de Mai 1920, la Conférence parlementaire internationale du Commerce, saisie d'un projet de vœu tendant à l'interdiction des clauses d'exonération des connaissements par la réforme séparée des diverses législations nationales, y substituait un vœu tendant à ce que la question fut réglée par une entente internationale.

On a objecté que cette considération n'a point empêché le vote de lois délimitant impérativement la responsabilité du transporteur maritime par les Etats-Unis en 1893 (*Harter Act*), par la nouvelle Zélande en 1903 (*Shipping and Seamen Act*), par l'Australie en 1904 (*Paramount Act*) et par le Canada en 1910 (*Water Carriage of Goods Act*). Mais on doit remarquer qu'il s'agit là de nations qui ont une exportation considérable et qui, au moins jusqu'à la guerre de 1914-1918, ne possédaient qu'une marine marchande de concurrence insignifiante : effectuant sous-pavillon étranger la plupart de leurs très nombreuses exportations, ces pays ne se souciaient que de protéger leurs négociants contre les armateurs des intérêts desquels ils se désintéressaient entièrement au contraire : la chose a été ouvertement reconnue au cours des débats qui ont précédé le vote de l'*Harter Act*. Si ces pays, ou du moins certains, ont aujourd'hui une marine de concurrence importante, il faut noter que celle-ci s'est développée pendant la guerre de 1914-1918 dans des conditions absolument extraordinaires dont on ne peut tirer aucun enseignement. Quant à l'expérience faite depuis 1919, elle a été trop courte jusqu'à ce jour et s'est

poursuivie dans les conditions encore trop spéciales pour qu'on en puisse rien conclure.

En résumé, pour quiconque veut examiner la question, en s'inspirant moins des considérations théoriques et abstraites que des contingences pratiques et des exigences des faits, il apparaît qu'une réglementation impérative du contrat de transport maritime, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur, n'est réalisable que par voie d'entente internationale, ainsi que l'ont reconnu notamment la Commission interparlementaire française en 1906 et la Conférence parlementaire internationale du commerce en 1920 .

* * *

Une telle réglementation est-elle désirable ou faut-il souhaiter le maintien du régime de la liberté contractuelle ?

Ici encore, on a invoqué beaucoup de considérations théoriques et abstraites. Mais, le droit législatif n'est que l'expression des exigences pratiques de la réalité et ce sont ces exigences qu'il importe de voir.

On a également invoqué les dispositions qui régissent les autres modes de transport. Cela ne paraît pas davantage une bonne méthode. Les transports maritimes s'effectuent dans des conditions tout à fait spéciales qui n'ont point leur analogue dans les transports terrestres ou fluviaux. Il n'y a donc pas de raison pour qu'ils soient gouvernés par les mêmes règles. Le droit maritime constitue dans tous les pays un droit spécial à raison précisément du domaine particulier où il exerce son empire.

Au point de vue réaliste, auquel il convient de se

placer, il est impossible de méconnaître les avantages énormes que présente en général un régime de liberté. Il est bien superflu de démontrer que seule la liberté permet l'infinie variété des combinaisons destinées à se plier à des besoins toujours divers et l'exact ajustement de l'offre et de la demande et que la concurrence est à la fois le plus puissant stimulant de l'activité commerciale et le meilleur régulateur des relations humaines.

A cela, les chargeurs et les assureurs objectent que cette liberté n'existe pas en fait et qu'en réalité, la concurrence ne joue pas par suite de la concentration de l'armement en un petit nombre de maisons, elles-mêmes unies en *pools* ou *conférences*, qui disposent d'un véritable monopole de fait. Le contrat de transport maritime n'est plus une convention librement débattue : c'est un contrat d'adhésion. L'égalité se trouvant, en fait, détruite entre les parties, il convient que le législateur intervienne pour y suppléer. En tout cas, on ne saurait porter atteinte à une liberté qui a déjà cessé d'exister.

Les armateurs répondent, d'abord, que les chargeurs sont parfaitement libres de s'unir également ou d'agir par leurs organisations déjà existantes. Mais, surtout, ils font remarquer que *pool* et *conférence* sont bien loin de réaliser à leur profit ce prétendu monopole qui leur permettrait de dicter leurs conditions. La raison en est que ces unions ne groupent jamais qu'une partie des *liners* et qu'à côté subsiste l'active concurrence des *tramps* et des *liners* dissidents. Et pour justifier leur affirmation, ils font remarquer que l'existence de ce monopole de fait est inconciliable avec la baisse prodigieuse qui n'a cessé de se produire dans le cours des frets depuis un

demi-siècle. Comme ce ne sont pas les armateurs qui ont volontairement réduit leurs profits, cette baisse ne peut s'expliquer que par l'effet de la concurrence et d'une concurrence particulièrement âpre parce qu'internationale. Et s'il est vrai que c'est sur ce terrain que les chargeurs ont obtenu le plus de succès, c'est parce que c'est sur cette question qu'ils ont porté leur effort essentiel, en subordonnant toutes autres considérations à celles de l'abaissement des frets.

En ce qui concerne spécialement les clauses d'exonération et de limitation de responsabilité, on pourrait citer bien des cas où tel ou tel armateur a dû renoncer à maintenir telle ou telle clause sous la pression de sa clientèle. Du reste, on doit remarquer que ces clauses varient avec les divers armateurs, et même, pour chaque armateur, avec les diverses lignes, sans doute pour des raisons de concurrence, ce qui se concilie malaisément avec l'idée d'un accord préalable. En ce qui concerne l'armement français, il n'existe qu'un modèle uniforme de connaissement : ce sont les conditions générales du connaissement de sortie des ports de France et elles sont le résultat, non pas d'un accord de l'armement contre les chargeurs, mais, au contraire, d'un accord intervenu en 1914 entre l'armement et les exportateurs. Enfin, aussi bien en France qu'à l'étranger, il est généralement reconnu que les principaux armateurs des lignes régulières n'usent de ces clauses qu'avec modération et discernement et les chargeurs s'élèvent surtout contre l'usage excessif et rigoureux qu'en font certains armateurs moins scrupuleux, principalement les armateurs de tramps et cela encore ne ressemble guère à une action concertée

et paraît bien, au contraire, l'effet de la libre concurrence et du jeu normal de l'offre et de la demande, parce que cette rigueur des tramps est compensée au profit des chargeurs qui ont recours à eux par des taux de frêt généralement plus bas.

Dans un autre ordre d'idées, on fait valoir avec beaucoup de force qu'une responsabilité obligatoire du transporteur serait de nature à amener la diminution du nombre et de l'importance des avaries et des manquants. Or, il serait assurément beaucoup plus important de supprimer ou au moins de restreindre le préjudice, ce qui profiterait à tous, que de déterminer qui le doit supporter. On prétend que, sous le régime de la liberté, les armateurs, exonérés par leurs connaissements de la responsabilité des dommages de la cargaison, se désintéressent de la garde et de la conservation des marchandises qui leur sont confiées, puisqu'ils ne courent plus aucun risque. Au contraire, dit-on, le jour que leur responsabilité sera engagée de ce fait, ils seront par là même incités à se montrer plus vigilants et à exercer une surveillance plus étroite sur les diverses opérations qui constituent le transport maritime. Cette considération a pris une particulière acuité aujourd'hui que, par suite de la subversion morale résultant des évènements qui se sont déroulés de 1914 à 1918, les vols de marchandises transportées ont pris une telle importance dans tous les pays du monde.

A cette argumentation, les armateurs répondent que, même lorsque leur responsabilité n'est pas directement engagée, ils sont intéressés à s'acquitter exactement de leurs obligations pour maintenir le bon renom de leurs

lignes et de leur pavillon et ne pas en éloigner la clientèle. En tout cas, une double expérience déjà faite ne semble pas encourager l'espoir qu'on fonde sur la réforme. La législation de l'Harter Act, qui existe aux Etats-Unis depuis 1893, n'empêche malheureusement pas les vols d'être aussi nombreux en ce pays que partout ailleurs. La loi Rabier du 17 mars 1905, qui interdit toutes clauses d'exonération dans les transports par terre en France, n'a pas empêché les compagnies de chemin de fer français de payer en 1920 plus de 200.000.000 de francs d'indemnités pour vols. On peut, en présence de ces exemples, se demander quelle serait l'efficacité de la réforme demandée. Il y a apparence qu'il s'agit là, en réalité, d'un risque que le transporteur est impuissant à éviter, ce qui est le propre de la force majeure. On peut la faire supporter par le transporteur : mais on l'aura transformé, à cet égard, en un assureur nécessaire, comme on a fait du chef d'industrie par la législation sur les accidents du travail.

La réforme demandée paraît donc aboutir simplement à un déplacement de la charge des risques. La marchandise embarquée est exposée à des risques qu'il ne dépend pas plus du transporteur que du chargeur d'éviter : et il s'agit de savoir si ces risques seront supportés par le chargeur, sauf la faculté pour lui de s'en couvrir par une assurance, ou s'ils seront supportés par l'armateur, qui aura également le choix de s'assurer ou de demeurer son propre assureur en alimentant une réserve à cet effet. C'est une question de prime et il n'y a pas lieu, dans cette question pécuniaire, de faire intervenir des considérations tirées soit de la morale, soit de l'essence

du contrat. Le contrat est ce que le font les parties et il n'y a rien d'immoral à proportionner les obligations d'un contractant à la prestation correspondante de son co-contractant.

Le problème ramené à ces proportions, on ne peut guère se dissimuler que cette réforme se traduira par une augmentation des taux de fret. Ce serait une grande illusion de croire que l'armement pourrait supporter cette charge nouvelle sans élever les taux de fret. Le voudrait-il, qu'il en serait bien empêché par la raison qu'il faut qu'il trouve quelque part les ressources nécessaires pour faire face à la charge nouvelle. Il existe une équivalence nécessaire entre le prix du fret et les obligations des armateurs. Les armateurs ont bien souvent fait remarquer que les clauses d'exonération des connaissements n'étaient point le résultat arbitraire de leur volonté, mais étaient nées simplement de ce que, par suite de la baisse continue des frets, ils s'étaient trouvés dans la nécessité de réduire corrélativement leurs obligations pour pouvoir maintenir l'équation inéluctable. Si le législateur augmente ces obligations, la même nécessité agissant en sens inverse, contraindra l'armement à augmenter les frets.

Cette augmentation des frets se décomposera en deux éléments différents. D'une part, elle représentera les indemnités que l'armement devra payer par suite des risques mis à sa charge, indemnités qui sont actuellement couvertes par les assureurs, moyennant des primes appropriées; de ce chef, il n'y aura qu'un simple déplacement. Mais, en outre, pour se prémunir contre des erreurs, voire contre des fraudes, les armateurs de-

vront procéder beaucoup plus minutieusement à la reception et à la délivraison des colis et il en résultera un ralentissement considérable d'embarquement et de débarquement; or les taux de surestaries et de dispatch money indiquent assez quel est le prix du temps en cette matière et, par conséquent, ce temps perdu comme le personnel supplémentaire qu'il faudra pour ces vérifications minutieuses contribueront encore à élever le taux du fret et cela sans profit pour personne; de ce chef, il ne s'agira plus d'un déplacement, mais d'une charge réellement nouvelle.

Ainsi, par un paradoxe singulier, alors que les chargeurs, en faisant baisser les frets, ont déterminé l'introduction des clauses d'exonération dans les connaissements, ce sont aujourd'hui les chargeurs encore qui réclament l'interdiction de ces clauses et qui détermineraient ainsi un relèvement des frets, contrairement au but qu'ils ont inlassablement poursuivi avec succès depuis plus d'un demi-siècle.

Ce paradoxe apparent s'explique cependant assez aisément. D'abord il est assez vraisemblable que ce relèvement des frets serait en partie, mais en partie seulement, compensé par une diminution des taux d'assurance. D'autre part, et davantage, s'il est bien connu que les chargeurs vont toujours aux plus bas frets, fût-ce au détriment de la garantie, c'est sous la pression de la concurrence dont ils subissent la loi impérieuse et qui leur interdit un prix de revient plus élevé que celui de leurs rivaux; mais, le relèvement des frets serait indifférent, s'il était général, puisque tous le subiraient également, et ce relèvement ne pourrait qu'être général,

s'il était déterminé par une nouvelle législation internationale régissant tous les pavillons et s'appliquant à tous les navires.

Du côté des armateurs, on doit remarquer que ceux-ci, tout en croyant préférablement pour sa souplesse le régime de liberté, n'ont jamais témoigné d'hostilité de principe contre une règlementation légale. Ils ont toujours admis que leur responsabilité put avoir la plus large étendue, à condition que le prix du frèt, qui en est la contre-partie, fût en rapport avec l'étendue de cette responsabilité. Il est de fait qu'à diverses reprises, les armateurs français ont offert aux chargeurs soit un « connaissement rose » qui comportait cette responsabilité étendue moyennant un fret spécial, soit même un connaissement dit « connaissement de garantie » qui comportait, moyennant une taxe spéciale, jusqu'à la garantie de la force majeure et réunissait ainsi en un même acte le contrat de transport et le contrat d'assurance; d'ailleurs les chargeurs se sont entièrement désintéressés du connaissement rose et n'ont fait que peu d'usage du connaissement de garantie. L'armement demande seulement que la charge nouvelle, qu'on veut lui imposer, pèse également sur tous les pavillons, afin que tous se retrouvent égaux devant la loi de la concurrence. Mais, à la condition que la réforme soit réalisée par voie d'entente internationale, l'armement s'est toujours déclaré prêt à l'accepter de bonne grâce.

Quant aux assureurs, qui sont les véritables instigateurs de la réforme proposée, on voit bien l'avantage qu'elle leur eût procuré, il y a quelques années. On l'aperçoit beaucoup moins aujourd'hui qu'ils couvrent

les principaux risques ainsi visés par des assurances spéciales qui seraient appelées à disparaître dès lors que ces risques seraient nécessairement à la charge du transporteur.

Enfin, au point de vue de l'intérêt général, il résulterait de la réforme, comme il a déjà été dit, un accroissement de la durée des opérations d'embarquement et de débarquement et, par conséquent, une diminution du rendement du tonnage utilisable.

Quoi qu'il en soit, il existe actuellement, en faveur de cette réforme, un courant qui paraît irrésistible dans le monde entier. Ce courant a déjà abouti aux lois américaine, new-zélandaise, australienne et canadienne de 1893, 1903, 1904 et 1910. En France, de nombreux projets ont été déposés dans le même sens et cette transformation, toujours plus vivement réclamée, ne s'est heurtée qu'à l'objection qui tomberait si la réforme était faite par voie d'entente internationale. En Angleterre, l'*Imperial Shipping Committee*, nommé en 1920, a déposé le 25 février 1921 un rapport tendant à l'adoption d'une législation analogue à la loi canadienne; et par ailleurs le *Maritime Law Committee* a décidé, au mois de mai 1921, de soutenir des conclusions analogues devant l'*International Law Association* lors de la session qui doit se tenir à La Haye, au mois de septembre 1921. Un mouvement de même ordre existe aux Pays-Bas et dans les Etats scandinaves. Enfin, avant 1914, l'Allemagne s'était montrée très favorable à règler la question en ce sens par voie d'entente internationale.

On peut estimer que ce mouvement est bien ou mal inspiré; cela n'a que bien peu d'importance; car les mou-

vements collectifs procèdent bien plus de sentiments que de raisonnements et les arguments économiques n'ont que peu de poids dans l'esprit des masses. Mais, on ne peut ignorer le fait que constitue cette tendance, ni méconnaître la force qu'elle possède. Dans ces conditions, il y a assurément avantage, pour les raisons déjà dites, à ce que la réforme soit faite par voie d'entente internationale et non par des règlementations séparées et divergentes qui entraîneraient les plus grands inconvénients. Cette expérience ainsi généralisée sera la meilleure épreuve des avantages et des défauts du système proposé.

* * *

C'est en vue de réaliser cette entente internationale qu'a été élaboré le présent projet. On s'est moins proposé de faire la règlementation la meilleure théoriquement, que de concilier les tendances des diverses nations.

On a tenu le plus grand compte des lois qui existent déjà actuellement sur cette matière aux Etats-Unis, au Canada, en Australie et en Nouvelle Zélande, ainsi que de l'interprétation que les tribunaux des différents pays ont donnée de ces textes et notamment du plus ancien, l'*Harter Act*. On a d'autant plus été conduit à adopter cette attitude que ces législations sont très étroitement apparentées et représentent, en somme, une même doctrine. Cette opinion s'est encore trouvée renforcée du fait que c'est à cette règlementation que vont les sympathies de l'Angleterre telles qu'elles ont été traduites par le rapport de l'*Imperial Shipping Committee* de 1921.

D'autre part, on n'a pas cru devoir davantage ignorer

les accords intervenus en 1912 en Allemagne et en 1914 en France entre armateurs et chargeurs et qui ont abouti à la création du connaissement dit de Hambourg et du connaissement dit de sortie des ports de France. Bien que dépourvue de valeur officielle, la règlementation prévue par ces accords a tiré une grande autorité de l'importance des groupements entre lesquels ceux-ci étaient intervenus, et ces accords ont marqué un stade important dans l'évolution de la question. Il y a, d'ailleurs, lieu de remarquer que cette règlementation contractuelle a été très fortement influencée par les législations du groupe de l'*Harter Act.*

On a cherché à réaliser une expression commune de ces diverses dispositions, en reproduisant celles qui étaient communes, en choisissant, en cas d'opposition, celles qui paraissaient les plus opportunes, enfin en les complétant sur quelques points particuliers.

* * *

Le projet traite dans les art. 1 à 10 de l'exonération de la responsabilité du transporteur maritime et dans l'art. 11 de la limitation de responsabilité. L'article 12 est commun à ces deux ordres d'idées.

Les dispositions essentielles en ce qui concerne l'exonération de la responsabilité du transporteur sont contenues dans les art. 1, 2 et 3.

L'art. 1 pose le principe de l'interdiction de s'exonérer de ce qu'on appelle les fautes commerciales. Cette interdiction concerne aussi bien les fautes commerciales de l'armateur que celles du capitaine ou de l'équipage. C'est la suppression de la *full negligence clause.*

Cette disposition se trouve dans l'*Harter Act* et dans les législations qui en sont issues. Elle se trouve, en principe, dans le connaissement de Hambourg et dans le connaissement de sortie des ports de France.

On a adopté la rédaction de ces connaissements de préférence à celle de l'*Harter Act* et de la loi canadienne. La seule différence porte, d'ailleurs, sur la suppression du mot « *loading* » et l'addition du mot « manutention » (« *Behandlung* »). On a considéré, d'une part, que le chargement, comme le déchargement, n'est pas toujours à la charge de l'armateur et ne constitue pas une partie nécessaire du transport maritime, et, d'autre part, que ces opérations, lorsqu'elles incombent au transporteur, sont comprises dans le terme de « manutention » qui est beaucoup plus général. Le terme « *handle* » se trouve d'ailleurs dans un autre article de l'*Harter Act*.

Ce n'est pas une différence que d'employer le terme de « conservation » (« *Verwahrung* ») au lieu des deux mots « *custody and care* » dont ils sont l'exact équivalent.

L'article 2 se rapporte à la garantie de la navigabilité du navire au départ. L'armateur a l'obligation, dont il ne peut se décharger, de faire tout ce qui est en son pouvoir pour que le navire soit en état d'accomplir le voyage. Cette obligation ne concerne pas seulement l'état matériel du navire, de sa coque, de ses machines, de ses agrès et de tous ses accessoires, mais encore son armement et son approvisionnement.

Mais, l'armateur n'a que cette obligation. Il est donc responsable de sa négligence, mais non pas de la navigabilité du navire considérée en elle-même. Par exemple, si un accident survient par suite d'un défaut caché qu'il

était impossible de découvrir avant le départ, l'armateur n'en est pas responsable, parce qu'on ne peut lui reprocher aucune faute. Il ne répond pas davantage de l'innavigabilité survenue au cours du voyage, à moins qu'elle ne provienne d'une cause préexistante qu'il lui était impossible de reconnaître avant le départ.

Cet article donnerait lieu, en fait, à de grandes difficultés au point de vue de la preuve, si les navires n'étaient soumis partout à un contrôle rigoureux. Mais grâce à l'institution de ce contrôle, la preuve sera bien facile. Si le navire a subi toutes les inspections et visites règlementaires, l'armateur doit être présumé avoir satisfait à son obligation. La preuve contraire est d'ailleurs possible à l'encontre de cette présomption.

L'art. 3 s'oppose à la fois à l'art. 1er et à l'art. 2; il est le complément de celui-ci et la contre-partie de celui-là. Il exonère de plein droit l'armateur de la responsabilité des fautes autres que celles prévues aux art. 1 et 2.

Une disposition de ce genre existe déjà dans l'*Harter Act* ou dans la loi canadienne. Son utilité apparaît à plusieurs points de vue. D'abord, elle précise, en la limitant, la portée des art. 1 et 2. D'autre part, dès lors qu'on admet le caractère licite de cette exonération qui figure déjà dans tous les connaissements et qui y fût demeurée une clause de style, il est beaucoup plus simple de l'inscrire dans la loi; le droit des obligations contractuelles n'a pas d'autre origine et l'on évite ainsi beaucoup de procès sur la validité ou l'interprétation du connaissement; cette considération a particulièrement de valeur dans les pays, comme la France, où la validité du connaissement est subordonnée à certaines conditions de

forme telles que sa signature par le chargeur, ce qui est la source de nombreux procès. Enfin, les armateurs insistent beaucoup pour l'insertion de cette disposition dans la loi et l'on a voulu affirmer par là l'impartialité de ce projet.

Les fautes couvertes par cet article sont celles commises « *in navigation or in the management of the vessel* ». Les fautes « *in navigation* » sont généralement appelées dans la terminologie française les « fautes nautiques ». Mais cette expression est insuffisante pour désigner les fautes « *in management* » et il n'existe pas en français de terme qui traduise le mot « *management* »; car, si le mot « ménage » est bien l'origine du mot « management » et en a eu autrefois le sens, il n'est plus, depuis longtemps, employé avec cette acception. On a dû recourir à une périphrase pour traduire l'expression de fautes « *in the management* » dont l'usage a fixé la signification et la meilleure formule a paru de les opposer aux fautes commerciales ou fautes « *in management of the cargo* ». En somme, il y a des obligations qui n'intéressent que la cargaison, et de celles-là nul ne peut s'affranchir; et il y a des obligations qui intéressent à la fois l'ensemble des intérêts engagés dans l'expédition maritime, navire et cargaison, et ce sont celles que vise le présent article. Cette distinction, consacrée depuis longtemps par les lois américaine et canadienne, est très rationnelle, parce que l'intérêt de l'armateur est fort différent dans les deux cas. Ainsi, pour prendre un exemple, l'incendie ne paraît pas pouvoir constituer une faute nautique; mais quand il est imputable à une faute de l'équipage, il constitue, au moins dans la plupart des

cas, une faute « *in management* » et il est généralement regardé comme unes de ces fortunes de mer, de ces « *acts of God* » dont il est naturel que l'armateur soit exonéré. On pourrait en dire autant de la mutinerie de l'équipage. Il faut remarquer que certains faits peuvent constituer, selon les circonstances, des fautes nautiques ou bien des fautes « *in management of the vessel* » ou, au contraire, des fautes commerciales ou fautes « *in management of the cargo* »; il en est ainsi de l'arrimage. Les fautes d'arrimage, telles que le mauvais contact, l'excès de pression de charge, constituent des fautes commerciales « se rapportant directement et uniquement à la cargaison » et l'armateur ne peut s'en exonérer aux termes de l'art. 1er. Mais, l'arrimage intéresse également la stabilité du navire et la sécurité du navire; à ce titre, il rentre dans le « *management of the vessel* » et les fautes de cette sorte sont couvertes par l'art. 3. Cette distinction a déjà été faite à maintes reprises par la jurisprudence sous l'empire de l'*Harter Act*.

On a employé dans le texte proposé l'unique expression de « fautes ». Mais on n'a pas voulu lui donner un autre sens que ne le fait le connaissement de sortie des ports de France ou celui de Hambourg en parlant des « actes illégaux, négligences, erreurs ou fautes ». On a seulement estimé cette énumération inutile.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que la disposition du présent article ne couvre point les fautes personnelles de l'armateur. Et c'est pourquoi le texte précise que l'armateur doit avoir fait toute diligence, « *due diligence* » pour mettre le navire en état de navigabilité.

Les art. 4 à 10 du présent projet ont pour but d'appor-

ter des exceptions, qui ne sont parfois qu'apparentes, aux règles générales posées par les trois premiers articles.

L'art. 4 précise que le transporteur maritime, auquel sont confiés des animaux et des végétaux n'est pas tenu de les nourrir, de les soigner. Cette tâche est tout à fait indépendante du transport; elle exige des connaissances spéciales et c'est au chargeur qu'il incombe d'y pourvoir en faisant convoyer cette cargaison spéciale. Il est superflu d'ajouter que le transporteur peut assumer cette obligation par une clause spéciale du connaissement.

L'art. 5 soulève une question des plus délicates. Il est généralement admis que les dispositions rigoureuses, telles que celles de l'art. 1er doivent comporter des dérogations dans les cas exceptionnels. Mais la difficulté est de définir ces dérogations. La loi new-zélandaise s'en remet, sur ce point, à l'appréciation des tribunaux dans chaque cas particulier, ce qui constitue un état perpétuel d'incertitude. L'*Imperial Shipping Committee* propose l'institution d'un organisme spécial chargé d'autoriser ces dérogations, ce qui paraît difficile à accorder avec l'établissement d'une législation internationale. Beaucoup plus intéressante paraît la suggestion du *Maritime Law Committee* qui propose que ces dérogations soient abandonnées au libre accord des parties; elles devraient, en somme, faire l'objet de clauses manuscrits, et il y a quelque apparence qu'un tel système, qui attirerait nécessairement l'attention du chargeur, protégerait efficacement les intérêts de celui-ci. Après étude, il a paru préférable de fixer dans la loi elle-même les exceptions autorisées, et il a semblé qu'elles n'étaient vraiment nécessaires que pour les marchandises de la nature péris-

sable. Il ne faut pas se dissimuler, du reste, que c'est l'inévitable inconvénient d'une réglementation légale de manquer de souplesse et de ne pas se prêter aux cas particuliers. En tout cas, aucune disposition exceptionnelle ne saurait aller jusqu'à exonérer l'armateur de la responsabilité d'une faute dûment établie, ainsi qu'il résulte du texte.

L'art. 6 ne saurait soulever aucune discussion. Mais, il a paru inutile de préciser le point qui en fait l'objet pour éviter toute difficulté.

L'art. 7 consacre une disposition traditionnelle relative aux marchandises en pontée, laquelle s'explique par les risques spéciaux que comporte ce mode de chargement et que le chargeur consent à courir en autorisant ce mode de chargement.

La nécessité de la disposition de l'art. 8 est à peu près unanimement reconnue. Il est incontestable, en effet, que la rapidité avec laquelle s'effectuent les opérations de chargement est incompatible avec une reconnaissance minutieuse et précise du chargement.

L'art. 9 est né de la multiplicité des vols. Une grande partie, la plus grande partie probablement, des vols se commettent pendant le séjour de la marchandise à terre d'autant plus grands que le séjour à terre se prolonge davantage. Or, on a remarqué que les réclamateurs, aujourd'hui, tardent beaucoup plus qu'autrefois à retirer leurs marchandises. Cela est contraire aux usages maritimes, d'après lesquels le transporteur est chargé de conduire la marchandise à destination et non de l'y conserver. C'est à cet abus qu'on a voulu mettre un terme. On a d'ailleurs donné une garantie très efficace au desti-

nataire en exigeant qu'il fût mis en demeure, alors que, d'après les usages maritimes, il incombe au réclamateur de surveiller l'arrivée du navire qui porte sa marchandise.

L'art. 10 se justifie par les considérations suivantes. En différents ports du globe, les opérations de déchargement sont monopolisées au profit d'une institution d'Etat ou d'une entreprise concessionnaire. En d'autres ports, sans qu'aucun monopole légal ait été institué, il n'existe, en fait, qu'une entreprise de déchargement ou bien les diverses entreprises concurrentes sont également peu recommandables. Dans tous ces cas, on ne saurait rendre l'armateur responsable des fautes commises par l'entreprise à laquelle il s'adresse alors qu'il ne dépend pas de lui de choisir ou de faire un meilleur choix.

Après les art. 1 à 10 consacrés aux clauses d'exonération, l'art. 11 est relatif aux clauses limitatives. Les clauses limitatives ne sont pas des clauses d'exonération. La jurisprudence l'a toujours admis. Les tribunaux américains, sous l'empire de l'*Harter Act*, reconnaissent la validité des clauses limitatives et il n'est pas un connaissement créé à New-York où ne figure une clause de ce genre. La Cour de Cassation française, qui n'admet pas que l'armateur puisse s'exonérer de sa faute personnelle, reconnait cependant qu'il peut limiter sa responsabilité. Il faut reconnaître, toutefois, que ces clauses peuvent, dans une certaine mesure, être rapprochées des clauses d'exonération et il convient de les réglementer.

Il a paru impossible de supprimer toute limitation de responsabilité et de décider que la responsabilité du transporteur correspondrait, en tout cas, au préjudice

subi par la marchandise. Il y en a deux raisons. D'une part, pour que la responsabilité du transporteur puisse être en toute hypothèse complètement engagée, il faut qu'il ait été à même de connaître l'étendue de cette responsabilité et de prendre les soins particuliers que pouvait comporter la valeur du colis qui lui était confié : il serait déraisonnable que l'armateur auquel on a remis un petit colis, particulièrement exposé aux chances de perte de ce fait, vît sa responsabilité engagée pour une somme considérable, parce que ce colis contenait des pierres précieuses, alors que son attention n'a pas été clairement appelée sur cette circonstance; pour prendre un autre exemple, une caisse de tissus peut contenir des soieries d'un grand prix ou bien le tissu le plus vulgaire et la responsabilité de l'armateur ne peut varier du simple au centuple, alors qu'il n'a pas été éclairé à ce sujet. D'autre part, il est normal que le frêt soit, dans une certaine mesure, proportionné à la responsabilité assumée par le transporteur à la fois parce que des soins spéciaux et par suite un travail plus considérable correspondent à une responsabilité plus étendue, et parce que c'est avec le fret que le transporteur fait face à cette responsabilité, quand elle se réalise : le fret est dans une certaine mesure l'équivalent d'une prime d'assurance, laquelle est toujours proportionnelle à la valeur assurée qui fixe la responsabilité de l'assureur.

Ces deux considérations admises, il est clair qu'il n'y a pas lieu d'admettre l'armateur à limiter sa responsabilité quand la valeur du colis lui a été déclarée par le chargeur. Il est, au contraire nécessaire que le chargeur

qui veut faire transporter un colis d'une valeur importante puisse s'assurer le bénéfice d'une responsabilité entière de l'armateur. C'est à quoi tendent les trois premiers paragraphes de l'art. 11. C'est, d'ailleurs, la pratique actuellement suivie par la plupart des entreprises de navigation. Il existe, cependant, une pratique contraire dans quelques trafics, où, pour les raisons déjà dites, elle est née de l'avilissement des frets résultant d'une âpre concurrence; cette pratique n'a pas paru recommandable et les armateurs, qu'elle intéresse, ne peuvent se prétendre lésés par sa suppression, puisque, cette suppression étant générale, tous sont également atteints par la charge annuelle qui en résulte.

Il convient, toutefois, et cela est précisé dans le texte de l'art. 11, que la déclaration de valeur soit faite, non lors de la remise du connaissement au chargeur, laquelle n'a lieu qu'après le chargement à bord, mais bien lors de la remise de la marchandise au transporteur, afin que celui-ci puisse prendre, pour le chargement et l'arrimage de cette marchandise, les soins particuliers qu'elle peut comporter.

Il est évident, enfin, que, par valeur déclarée, on ne doit pas entendre celle que le chargeur a pu indiquer dans la conversation ou les pourparlers, mais bien celle dont il a demandé l'insertion dans le connaissement et qui a seule une valeur légale et peut seule servir de base au calcul du frêt. Cette valeur peut, d'ailleurs, être inférieure à la valeur réelle du colis, parce que le chargeur a jugé bon de l'abaisser pour payer un frêt moindre. Ce n'en est pas moins cette valeur déclarée sur laquelle se calcule la responsabilité de l'armateur.

On aurait pu s'en tenir là et laisser toute liberté aux parties de déterminer la limite de la responsabilité de l'armateur dans le cas où aucune valeur n'a été déclarée. Ce système eût, sans doute, été le plus logique. Quand le chargeur n'a pas usé de la faculté qu'il avait de faire une déclaration de valeur, et généralement il n'a agi ainsi que pour payer un fret moindre, il ne saurait se dire lésé si la responsabilité de l'armateur est réduite. Cependant, on a craint des abus possibles, encore qu'il soit avéré qu'en plusieurs cas des armateurs ont dû, sous la pression des chargeurs, élever la limite qui figurait dans leurs connaissements. C'est pour parer à ces abus possibles qu'on a fixé dans le quatrième paragraphe la limite de la responsabilité de l'armateur dans le cas où aucune valeur n'a été déclarée.

Une nouvelle question naît de celle-là. La limite ainsi fixée légalement doit-elle être celle de la responsabilité en cas de perte totale, sa responsabilité en cas de manquant partiel ou d'avarie devant être limitée à une somme proportionnelle ? — C'est le système du prorata. Ou bien, cette limite légale doit-elle être le maximum de la somme à payer par l'armateur dans tous les cas ? — C'est le système du forfait. Le système du prorata se recommande par sa logique : il est normal que la responsabilité de l'armateur en cas de perte partielle ou d'avarie soit moindre qu'en cas de perte totale; on peut dire que, lorsque le chargeur n'a pas déclaré de valeur, il est intervenu entre lui et l'armateur une convention tacite aux termes de laquelle la valeur du colis est réputée ne pas excéder la limite fixée par la loi, et il s'ensuit que ce n'est qu'une partie de

cette valeur conventionnelle dont il doit être indemnisé quand le dommage n'atteint que partiellement le colis. Mais, par contre, le système du prorata est celui qui soulève le plus de réprobation de la part des chargeurs : il aboutit à la fixation d'indemnités très faibles, hors de proportion avec le préjudice subi; il est de fait que des armateurs ont dû renoncer à ce système pour satisfaire leur clientèle. Le système du forfait est une sorte de compromis; il n'assure pas, le plus souvent, une réparation complète, et cela est juste, puisque le chargeur s'est abstenu de faire une déclaration de valeur; mais il assure, cependant, une réparation plus adéquate au préjudice. C'est pour cette raison qu'il a été préféré.

On doit remarquer que la fixation légale d'une limite de responsabilité et l'adoption du système du forfait feront peser sur l'armement des charges nouvelles qui entraîneront une augmentation du taux des frets. Le profit en reviendra aux chargeurs de colis d'une valeur importante. Au contraire, cette augmentation se fera au préjudice des chargeurs de colis de valeur inférieure à la limite légale, qui se trouveront ainsi payer un surcroît de responsabilité dont ils ne retireront aucun avantage.

La projet se termine par l'art. 12 aux termes duquel toutes les dispositions précédentes ne sont applicables ni aux chartes-parties, ni aux contrats faits pour plusieurs transports successifs. Il est certain, en effet, que si une protection légale peut être nécessaire, ce n'est qu'au profit de ceux qu'on appelle les « petits chargeurs ». Les maisons qui concluent des chartes ou des contrats pour une série de transports représentent une force suffisante pour qu'il ne soit nul besoin que la loi vienne à leur

secours. Elles trouveraient, au contraire, une grande gêne dans des dispositions impératives qui les empêcheraient de déterminer à leur gré les conditions de ces conventions.

AVANT-PROJET

de loi internationale sur la responsabilité du transporteur maritime.

Article premier. — Est nulle toute clause ayant pour objet d'exonérer l'armateur de sa responsabilité, tant de son fait que de celui de ses préposés, relativement à l'arrimage, la conservation, la manutention et la livraison de la cargaison.

Art. 2. — Est nulle toute clause ayant pour objet d'exonérer l'armateur ou le Capitaine de leur responsabilité quant à l'obligation de faire toute diligence pour mettre le navire au départ en bon état de navigabilité, c'est-à-dire de veiller à ce qu'il soit dûment armé, aménagé et outillé réglementairement, équipé et approvisionné et, en un mot, capable, sous tous les rapports, d'entreprendre en sécurité le voyage projeté.

Toutefois, l'armateur ou le Capitaine ne sont pas responsables des vices cachés qu'un examen attentif n'aurait pas permis de découvrir au départ.

Art. 3. — Lorsqu'il a fait toute diligence pour mettre le navire, au départ, en bon état de navigabilité, comme il est dit à l'article précédent, l'armateur n'est pas responsable des fautes commises par le Capitaine, le pilote, l'équipage et toute personne employée à bord dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne la navigation et la conduite du navire et son maintien en bon état de navigabilité, d'entretien et d'aptitude au ser-

vice et généralement en tout ce qui ne se rapporte pas directement et uniquement à la cargaison.

Art. 4. — L'obligation de conserver la cargaison ne comprend pas, sauf convention contraire, l'obligation de donner aux animaux et végétaux embarqués les soins indépendants des obligations du transport proprement dit.

Art. 5. — En ce qui concerne les marchandises de nature périssable, il peut être stipulé que l'armateur ou le Capitaine ne sont responsables que si leur faute est établie.

Art. 6 — Les dispositions de l'article 1er ne font pas obstacle au droit qui appartient au capitaine de détruire ou rendre inoffensives ou faire placer sur le pont les marchandises dangereuses ou de nature à nuire à la conservation du navire et de la cargaison et celles dont le transport est prohibé, quand la nature de ces diverses marchandises n'a pas été déclarée lors de leur remise et mentionnée au connaissement ou autre titre de transport.

Art. 7. — A l'égard des marchandises chargées en pontée avec l'autorisation écrite du chargeur, l'armateur ou le Capitaine ne sont responsables qu'autant que leur faute est établie.

Les législations nationales détermineront pour quelles catégories de navigation l'autorisation du chargeur n'est pas nécessaire.

Art. 8. — Les clauses « que dit être », « poids, mesure, » qualité, contenu inconnus », et autres clauses relatives à la constatation du chargement ont pour objet exclusif de mettre à la charge de l'expéditeur ou de ses ayants

droit la preuve que les marchandises réclamées ont bien été chargées ou que la perte ou l'avarie s'est produite depuis le départ.

Art. 9. — L'armateur a le droit de stipuler qu'à moins de réclamation de la marchandise dans un délai de 24 heures après la mise en demeure, il pourra laisser la marchandise à quai aux frais et risques du réceptionnaire.

La mise en demeure résulte d'un avis donné par lettre recommandée au réceptionnaire désigné dans le connaissement s'il se trouve sur place et, à défaut, d'une publication par voie de la presse ou par affichage.

Art. 10. — L'armateur et le capitaine peuvent stipuler qu'ils ne sont pas responsables de l'entrepreneur qu'ils se sont substitué pour le chargement et le déchargement de la cargaison, si ces opérations sont à leur charge d'après le contrat.

Nonobstant cette stipulation, ils sont responsables en cas de faute commise dans le choix de l'entrepreneur.

Art. 11. — La valeur déclarée par le chargeur lors de la remise de la marchandise doit être indiquée au connaissement ou autre titre de transport.

Sauf convention contraire, la valeur indiquée au connaissement limite la responsabilité de l'armateur ou du capitaine en cas de perte totale. En cas de perte partielle ou d'avarie, l'armateur ou le capitaine ne peut être tenu de payer une indemnité supérieure à une somme proportionnelle à la fois à la valeur ainsi déclarée et à l'importance du manquant ou du degré d'avarie.

Est nulle toute clause ayant pour objet de fixer la res-

ponsabilité de l'armateur ou du capitaine au-dessous de ces limites.

Lorsqu'aucune valeur n'a été indiquée par le chargeur, la responsabilité de l'armateur ou du Capitaine est limitée à la somme de mille francs par colis, qu'il y ait perte totale, perte partielle ou avarie.

Sous réserve de l'interdiction portée au 3e paragraphe du présent article, les clauses limitatives ne sont pas considérées comme des clauses d'exonération.

Art. 12. — Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux affrètements conclus par charte-partie, ni aux contrats faits pour plusieurs voyages. La convention des parties déterminera librement les règles applicables à ces contrats.

Association Italienne de Droit Maritime

Rapport sur les Clauses d'Irresponsabilité des Connaissements

PAR M. LE PROF. FRANCESCO BERLINGIERI.

La question se rapportant à l'avantage d'interdire législativement les clauses d'irresponsabilité des armateurs (Full negligence clauses) ou d'en restreindre, tout au moins, la portée dans des limites plus étroites, a été examinée et discutée à plusieurs reprises dans de nombreux congrès de droit maritime et a été aussi l'objet d'études parlementaires. Les conférences organisées par l'Association for the Reform and Codification of the Law of Nations (qui a changé ensuite son nom en celui de « International Law Association») à Liverpool (1882), Hambourg (1885) et Londres (1887 et 1893), les congrès internationaux convoqués, sur l'initiative du gouvernement belge, à Anvers (1885) et à Bruxelles (1888), ainsi que celui qui eut lieu à Gênes en 1892, se sont occupées de cette question d'une manière spéciale.

En France, les plaintes continuelles des chargeurs contre l'abus sans cesse croissant de semblables clauses attirèrent l'attention du gouvernement et provoquèrent à plusieurs reprises des projets de loi tendant précisément à porter remède à cette situation.

Un premier projet fut présenté au parlement français en 1886. Il fut suivi d'un second projet en 1895. Mais la commission chargée de l'examen de ce second projet ne

tarda pas à s'apercevoir, après avoir entendu l'opinion de plusieurs représentants des intérêts de la marine et du commerce, qu'une mesure législative de cette nature aurait pour effet de mettre l'armement français en état d'infériorité vis-à-vis des armateurs étrangers dont la législation continuerait à reconnaître la pleine validité des clauses en question ; elle invita donc le gouvernement à provoquer la réunion d'une conférence internationale pour tâcher d'aboutir à une législation uniforme de la part de tous les Etats maritimes relativement à la limitation des clauses d'exonération.

Mais l'Angleterre s'étant refusée à prendre un engagement quelconque à ce sujet, cette conférence ne put avoir lieu.

Plus tard, c'est-à-dire en 1904, la question fut soulevée de nouveau et le ministre du commerce nomma une commission interministérielle chargée de l'examiner et de faire un rapport sur l'avantage qu'il y aurait à apporter des modifications aux dispositions législatives sur le connaissement.

Après avoir fait une enquête, en demandant l'avis des personnes intéressées dans l'armement, le commerce et les assurances, cette commission a terminé ses travaux en formulant la proposition suivante :

« Il n'y a pas lieu de modifier la législation actuelle du connaissement, parce que l'ordre public n'exige nullement en l'espèce qu'il soit porté atteinte au principe de la liberté des conventions ; parce qu'en l'état des relations maritimes commerciales on peut toujours pallier les inconvénients résultant de l'irresponsabilité de l'armateur, soit au moyen du double connaissement, soit au moyen de l'assurance sous ses diverses formes ; parce qu'enfin et surtout le projet de réforme soulèverait de graves difficultés au point de vue juridique international, et qu'il aurait pour conséquence, au point de vue commercial, de mettre les

armateurs français dans une situation d'infériorité évidente vis-à-vis des armateurs étrangers ; qu'ainsi, à moins d'une entente internationale, la réforme apparaît comme irréalisable ».

Les limites restreintes dans lesquelles ce rapport doit se tenir ne me permettent pas d'exposer, même succinctement, les considérations multiples et variées qui ont amené cette commission, composée de jurisconsultes, de magistrats et de fonctionnaires d'une incontestable compétence en la matière, à une telle solution.

Je rappellerai seulement que, outre le motif fondé sur la considération qu'une disposition législative de cette nature aurait pour effet d'aggraver la situation des armateurs français vis-à-vis de la concurrence étrangère, puisque l'aggravation de leur responsabilité aurait comme conséquence une diminution de fret — diminution dont les armateurs étrangers n'auraient pas eu à souffrir — je rappellerai seulement, dis-je, que l'avis de la commission fut fortement influencé par cette considération, que les armateurs étrangers pouvaient aisément esquiver ce surcroît de responsabilité, tout en faisant accomplir à leurs navires des opérations de commerce dans des ports français. En effet, il aurait suffi aux armateurs étrangers d'insérer dans leurs propres connaissements une clause attribuant compétence exclusive à leurs tribunaux pour se soustraire aux sanctions de nullité des clauses dont la loi française les aurait menacés. Il est vrai aussi qu'on aurait pu obvier à cet inconvénient en ajoutant à la loi une disposition qui déclarerait nulle une semblable clause de prorogation de juridiction ; mais la commission pensa qu'il valait mieux ne pas la conseiller, car, entre autres conséquences, elle exposerait le commerce maritime français à des mesures de rétorsion et de représaille de la part des autres Etats, qui pourraient, à leur tour, attribuer juridiction exclusive à leurs propres tribunaux.

Je rappellerai encore qu'en 1893 les Etats scandinaves, à l'occasion de la réforme et de l'unification de leur législation maritime, n'ont pas accueilli favorablement le projet de déclarer la nullité des clauses d'irresponsabilité, pour le motif qu'une telle mesure n'avait jamais été prise par aucune grande puissance.

Par conséquent, des raisons de caractère, non seulement juridique, mais surtout économique, démontrent qu'un Etat en particulier ne peut imposer des limites à la liberté contractuelle en matière de clauses d'exonération sans exposer à de graves perturbations les intérêts de ses armateurs ; elles démontrent encore qu'un régime restrictif de la validité de ces clauses, dans le cas où on en reconnaîtrait l'opportunité, ne peut être accueilli qu'après une entente avec les Etats maritimes, en vue de rendre uniformes leurs dispositions législatives respectives.

Et la Section italienne de la Chambre de commerce internationale est d'avis qu'un accord sur ce point, c'est-à-dire un accord tendant à réfréner en quelque manière l'abus que l'on fait de ces clauses dans le commerce maritime, serait de la plus grande utilité.

En effet, l'abus des clauses d'irresponsabilité n'a plus, si l'on peut dire, aucune limite.

Si nous prenons en main un connaissement de compagnie de navigation, nous voyons qu'il contient une série de dispositions qui ne tendent qu'à mettre l'armateur à l'abri de toute réclamation même la plus juste et la plus fondée de la part des personnes intéressées au chargement.

Passant sous silence les clauses qui confèrent au capitaine les pouvoirs les plus illimités, comme par exemple de changer d'itinéraire, de dévier de sa route, de faire des transbordements etc., indépendamment des cas de force majeure avérée, sans parler non plus d'autres clauses tendant à garantir l'armateur de toute poursuite en cas de pertes, avaries et manques de marchandises, dus même

à des actes délictueux du fait des personnes de l'équipage, je me bornerai à signaler d'une manière particulière une clause qui, peu à peu, a muri dans la féconde mentalité des armateurs, je veux dire la clause qui soustrait l'armateur à la responsabilité des risques susceptibles d'être couverts par une assurance. Si l'on considère qu'il n'y a aujourd'hui aucun risque contre lequel on ne puisse assurer les choses confiées pour le transport à un agent de transport, on comprendra aisément combien vague et imprécis est le contenu de cette clause et combien large et étendue peut en être l'interprétation.

Et maintenant, après avoir reconnu l'avantage d'un accord international tendant à limiter la validité des clauses d'exonération, une nouvelle question surgit : savoir quel devrait être le fondement et la portée de cette limitation.

A mon avis, le critérium que l'on devrait suivre ne pourrait être que celui qui fut nettement adopté, en 1885, par le congrès international de droit commercial convoqué par le gouvernement belge à Anvers et fixé d'une manière plus précise par le congrès qui eut lieu, trois ans après, à Bruxelles, je veux dire le critérium qui est basé sur la distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales du capitaine. C'est de cette distinction que s'inspire la loi des Etats-Unis, dite *Harter Act* (13 février 1893) ; ainsi que la loi de la Nouvelle-Zélande (1903), la loi australienne (15 décembre 1904) et la loi canadienne (4 mai 1910) ; et c'est cette distinction même qui constituait le principe central et fondamental des projets de loi français, auxquels j'ai fait allusion plus haut, ainsi que du projet de loi présenté le 10 novembre 1910 à la Chambre française par le député Colin, appuyé par 225 de ses collègues.

Selon le principe adopté dans ces divers projets, il devrait être permis à l'armateur de se libérer de la responsabilité des fautes nautiques du capitaine, mais, au

contraire, sa responsabilité devrait rester entière pour les fautes de caractère commercial, c'est-à-dire pour les fautes qui constituent une inexécution du contrat de transport.

Le capitaine préposé au commandement d'un navire exerce deux fonctions de nature essentiellement diverse : des fonctions techniques concernant exclusivement la conduite du navire et des fonctions commerciales se rapportant au transport du chargement à lui confié. Pour tout ce qui se rapporte aux premières, dont il s'acquitte principalement quand le navire est en navigation, le capiaine échappe complètement à l'ingérence et au contrôle de l'armateur et les fautes qu'il commet dans l'exercice de cette catégorie de fonctions comme, par exemple, les fausses manœuvres, dépendant surtout d'erreurs de jugement ou professionnelles (errors in judgment) sont, jusqu'à un certain point, assimilables à des accidents de navigation proprement dits.

Et c'est là le motif pour lequel la loi nord-américaine (Harter Act) en arrive au point de rendre l'armateur irresponsable des fautes de cette nature.

Mais quand il s'agit, au contraire, d'opérations de caractère commercial, c'est-à-dire d'opérations inhérentes à l'arrimage, à la garde et au déchargement des choses qui sont confiées au capitaine pour le transport, alors le capitaine ne peut être considéré que comme un véritable et propre agent de l'armateur. Et permettre à celui-ci de décliner toute responsabilité au sujet des fautes du capitaine et des autres personnes de l'équipage par rapport au chargement, serait aller contre la nature et l'essence du contrat de transport. D'autre part si un armateur n'a pas le moyen de contrôler la capacité technique du capitaine, qui est investi par l'autorité publique du pouvoir de commander le navire, il peut bien, au contraire, quand il fait le choix d'un capitaine, se rendre compte s'il s'agit d'une personne méritant sa confiance relativement à la

garde des choses qui lui sont confiées pour le transport.

Naturellement il devrait encore être interdit à l'armateur de décliner la responsabilité de tous les actes en général qui ont pour effet de compromettre l'état de navigabilité du navire.

Pour conclure, je serais d'avis que la Conférence, s'inspirant des principes élaborés dans les congrès de droit maritime et admis par la législation nord-américaine, devrait émettre un vœu en vue d'un accord international, qui aurait pour objet de régler les clauses d'exonération relatives au contrat de transport maritime des choses, en faisant une distinction entre les fautes nautiques ou techniques et les fautes commerciales du capitaine et en accordant aux armateurs l'usage de clauses tendant à les libérer de la responsabilité des premières et en interdisant, au contraire, d'une manière absolue, la stipulation de clauses ayant pour objet l'exclusion ou la limitation de la responsabilité des fautes commerciales, c'est-à-dire des actes et des faits qui constituent une véritable inexécution du contrat de transport, comme, par exemple, défauts d'arrimage, négligence dans la garde et la livraison des choses confiées au capitaine pour le transport.

Gênes, 24 mai 1921.

Prof. FRANCESCO BERLINGIERI

GRANDE-BRETAGNE

La Responsabilité des Propriétaires de Navires en cas de perte de vies humaines

Un projet soumis à l'examen des Propriétaires de navires et des Passagers

I. — État de la question

Dans les relations mondiales, les citoyens des différents pays voyagent sur des navires battant plusieurs pavillons et ces navires en croisent en route d'autres sous des pavillons divers. La nature et l'étendue des responsabilités du propriétaire du navire transportant les passagers et celles des propriétaires des navires rencontrés sont, par conséquent, en cas de perte de vies humaines ou de lésions corporelles, essentiellement des questions qui doivent être réglées par une loi internationale reconnue et appliquée dans tous les États.

Il ne suffit pas d'obtenir la reconnaissance internationale des principes légaux :

a) Que les lois d'un pays sont limitées dans leur application et dans leur effet aux frontières territoriales à l'intérieur desquelles celui qui a fait la loi a un pouvoir général et légitime,

b) qu'en haute mer un navire fait partie intégrante du sol du pays auquel il appartient,

c) que la responsabilité pour un tort causé est régie par la *lex loci delicti*,

puisque la reconnaissance générale de ces principes ne

ferait que perpétuer l'état actuel de doute et d'incertitude qui entoure les droits des passagers et la responsabilité du propriétaire de navires.

Tous les pays considèrent le propriétaire de navire comme responsable des pertes de vies humaines ou de lésions corporelles, à bord de son propre navire ou à bord d'autres, résultant de ses fautes personnelles.

Tous les pays considèrent le propriétaire de navire comme responsable de la négligence de l'équipage de son propre navire; mais quelques pays autorisent le propriétaire de navire et ses passagers à limiter ou à supprimer contractuellement cette responsabilité.

Parmi les pays, seule la Suisse rend le propriétaire de navire responsable des accidents en cours de voyage qui ne résultent pas d'une négligence. En Suisse, le billet de passage délivré à un émigrant doit comprendre une assurance pour une somme peu élevée contre tous les accidents ; en échange de quoi le propriétaire de navire est en droit de recevoir une petite prime.

Tous les pays ont limité la responsabilité du propriétaire de navire résultant des fautes commises par son équipage. D'une façon générale cette limite est fixée à la valeur du navire après l'accident plus ce qui a été gagné pendant le voyage au cours duquel l'accident s'est produit; par conséquent, si le navire est perdu corps et biens, il n'y a pratiquement pas d'indemnité. Seule la loi anglaise a fixé cette limite à une somme calculée suivant le tonnage du navire et elle oblige au payement de cette somme, que le navire soit perdu ou non. En conséquence, même si en dehors des eaux territoriales chaque navire était considéré par toutes les nations comme soumis aux lois du pays de son propre pavillon, il n'y aurait pas encore de loi générale réglant les responsabilités nées des suites d'une collision en haute mer entre deux navires sous pavillons différents, ni entre les passagers de nationalités différentes et les

propriétaires de ces navires, même si les deux navires naviguent sous le même pavillon, tandis que dans les eaux territoriales, il n'y aurait pas conformité entre les droits des divers passagers et les responsabilités des propriétaires de navires.

D'une façon générale, les pays se sont contentés jusqu'à présent de faire appliquer leurs lois propres dans tous les cas soumis à leurs tribunaux et les droits des passagers et la responsabilité du propriétaire de navire, issus d'un seul et même accident, ont varié d'une façon considérable dans les tribunaux des différents pays.

II. — Proposition de Convention Internationale.

Cette situation justifiait pleinement les efforts faits avant la guerre pour assurer l'adoption d'une convention internationale relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ; mais il reste à voir si les propositions comprises dans le projet de convention, tel qu'il a été revisé par un sous-comité international réuni à Bruxelles en mars-avril 1913, suffiront à mettre sur un pied satisfaisant la loi des Nations en ce qui concerne les pertes de vies humaines et les lésions corporelles.

La sous-commission a proposé : « Article VIII. *En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire est à l'égard des victimes ou de leurs ayants-droit, responsable, au-delà de la limite fixée aux articles précédents, jusqu'à concurrence de £ 7 par tonne de jauge du navire.*

« *Si les victimes ou leurs ayants-droit ne sont pas intégralement indemnisés sur cette somme, ils concourent, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers sur les montants visés dans les articles précédents, en tenant compte du rang des privilèges.*

» *La même limitation s'applique aux passagers à l'égard du*

navire transporteur, mais ne s'applique pas à l'équipage et aux autres personnes au service du navire pour lesquels le droit de recours en cas de mort ou de lésions corporelles reste régi par la loi nationale du navire ».

La rédaction de cet article était plutôt obscure, mais le texte officiel était accompagné d'une note expliquant : « que les victimes d'un même accident et leurs ayants-droit concourent également sur les montants constituant la limite de responsabilité ».

Si cet article avait été accepté, il aurait donc adopté le système anglais ; il aurait eu pour résultat que dans tous les cas de responsabilité légale, il y aurait une somme plus ou moins importante, selon le tonnage du navire en faute, sur laquelle l'indemnité serait payable. Ceci aurait constitué un avantage pour les passagers par rapport à la pratique actuelle dans les pays en général, d'après laquelle l'indemnité récupérable est limitée à la valeur (s'il en est une) du navire en faute après l'accident ; mais il reste douteux si l'article assurerait le remède nécessaire.

Comme il a été observé, l'article, qui suit le système en vigueur dans tous les pays sauf la Suisse, n'impose de responsabilité que dans les cas où il y a eu négligence et seulement à charge de l'armateur dont les préposés ont été coupables de cette négligence. Pour établir la responsabilité, le passager devrait toujours prouver la négligence dans le chef des préposés de l'armateur qu'il actionne. Mais les souffrances des passagers et la perte qu'éprouvent les familles, dont ils sont les soutiens, sont les mêmes, que les lésions corporelles ou la perte de vies humaines aient été causées par une négligence ou par les périls de la mer. Le perte subie par la famille est la même si la faute ou négligence peut être établie par des survivants d'une catastrophe ou si, par suite de la disparition du navire avec tous ceux à bord, il n'existe aucun élément de preuve sur lequel la réclamation pourrait être basée.

L'adoption de l'article mettrait fin à une pratique arbitraire, en ce sens qu'à la valeur du navire en faute après l'accident, il substitue un montant fixe calculé d'après le tonnage de ce navire ; mais tout calcul basé uniquement sur le tonnage du navire et non sur le nombre de passagers transportés, doit nécessairement conduire à des résultats arbitraires et inégaux. Dans un trafic déterminé, par exemple celui de l'Atlantique du Nord, la dimension des navires peut avoir un certain rapport, mais non un rapport absolu, avec le nombre de passagers que chaque navire transporte ; mais ce qui s'applique ainsi au service transatlantique ne s'applique plus du tout au service de la Manche. Sur une même route maritime, le rapport entre les dimensions et le nombre de passagers peut différer très sensiblement entre navires ne transportant que des passagers et ceux prenant aussi de la cargaison. Ensuite, l'incertitude quant à l'indemnité récupérable est mise en lumière par le fait que la négligence qui cause l'accident peut se produire à bord d'un autre navire que celui qui transporte les passagers ; et le coupable peut être un navire de très petit tonnage.

III. — De quelle manière la Convention Internationale opérerait.

La façon dont l'article, s'il était adopté, aurait opéré, peut être expliquée plus facilement par référence aux récentes catastrophes maritimes.

En 1909, deux navires à passagers anglais, le « *Waratah* » et le « *Loodiana* » avaient disparu, avec 175 passagers. Les deux navires avaient pris la mer en bon état de navigabilité sous tous les rapports. Rien ne permettait de se rendre compte de la cause de la perte de sorte qu'aucune réclamation ne pouvait être établie. Dans ces conditions aucune indemnité n'a été payée aux familles des passagers, en vertu les lois existantes, et aucune indemnité n'eût été

due d'aprés la Convention si l'article VIII avait été adopté.

Dans le cas du « *Titanic* », les tribunaux anglais décidèrent que la vitesse aurait dû être réduite dans le voisinage de glaces et que les armateurs étaient responsables du fait que le capitaine avait continué la marche à pleine vitesse, suivant ainsi ce qui était alors la pratique constante.

Dans ce désastre, 825 passagers perdirent la vie. Certains d'entre-eux étaient célibataires, ne laissant pas de famille, d'autres laissaient une famille qui ne dépendait pas d'eux au point de vue de leur subsistance, tandis que beaucoup de passagers étaient des émigrants venant de la Scandinavie et de l'Europe orientale, dont les salaires avaient été très bas et qui n'avaient pas d'occupation fixe. D'autre part, beaucoup de passagers qui gagnaient bien leur vie, laissaient des veuves et des enfants dont ils étaient les uniques soutiens.

256 Actions furent introduites devant les tribunaux anglais et 381 devant les tribunaux américains.

En Angleterre, la responsabilité de l'armateur était, d'après la loi existante, limitée à £ 50,000, tandis, qu'aux Etats-Unis, la limite était de $ 98,000, soit £ 20,000, ce montant représentant la valeur des biens sauvés et l'argent gagné au cours du voyage pendant lequel le navire s'est perdu. D'après la convention la limite de responsabilité dans les deux pays aurait été de £ 238,000 (c'est-à-dire £ 7 par tonne) plus $ 98,000 représentant la valeur sauvée, soit en tout £ 260.000.

Des 256 réclamations introduites devant les tribunaux anglais, 62 ont été rejectées ou abandonnées, quatre ont été contestées et l'indemnité accordée dans chaque cas était de £ 100. Dans 109 réclamations un arrangement intervint entre parties et le montant total payé à raison de ces 256 réclamations fût de £ 51,660 ou un peu plus de £ 200 par réclamation.

Les 381 réclamations introduites aux Etats-Unis furent estimées par les conseils des demandeurs eux-mêmes à $ 2, 186, 772 soit £456,000. Comme déjà dit, la responsabilité légale des armateurs aux Etats-Unis était de £ 20.000; mais il fût payé £ 120,000 soit un peu plus de £ 300 par réclamation, à titre transactionnel.

Comme résultat total, les armateurs payèrent une somme de £ 171,660 soit un peu plus de £ 200 pour chacune des 825 victimes.

Si toutes les réclamations avaient été introduites devant les tribunaux anglais, la limite de responsabilité devant ces tribunaux (£ 500.000) aurait dû être divisée entre les passagers victimes et les dépendants des membres de l'équipage dont les réclamations en vertu du Workmen's Compensation Act s'élevaient à £ 112,000. Sur cette base, le montant maximum récupérable se serait chiffré à un peu moins de £ 500 pour chacune des 825 victimes.

Si toutes les réclamations avaient été introduites devant les tribunaux des Etats-Unis et si les armateurs s'en étaient tenus strictement à leurs droits, le montant total à payer par eux aurait été de £ 20.000, soit à peu près £ 24 pour chacune de 825 victimes.

Si les armateurs du « Titanic » avaient été américains, français, allemands ou d'une autre nationalité étrangère, la limite de responsabilité sous la loi existante aurait été de £ 20.000.

D'après la convention, cette limite aurait été, comme déjà dit, £ 260.000, laquelle somme eût inclus la responsabilité des armateurs envers les familles des membres de l'équipage. Le résultat, c'est que le montant maximum récupérable à charge de l'armateur aurait été de £ 250 environ pour chacune de 825 vies perdues.

Si par suite de la collision avec l'iceberg, le « Titanic » s'était perdu avec tous ceux à bord, aucune réclamation n'aurait pu être établie à charge de l'armement devant les

Cours anglaises ou américaines en vertu de la loi existante ou de la Convention, puisqu'il n'y aurait pas eu de témoins pour établir la cause du désastre.

En réalité, les difficultés et les frais encourus pour établir l'imputation de négligence furent extrêmes. Dans les quatre procès jugés par les tribunaux anglais, les frais exposés par les demandeurs en première instance s'élevèrent à £ 3419 dont l'armement eut à payer £ 2067 ; mais bien que les demandeurs eussent gagné leur procès, ils eurent à payer £ 424 aux armateurs du chef de frais extra pour n'avoir pas pu établir leur allégation de négligence sur certains points déterminés. Les frais encourus dans les affaires d'appel furent presque aussi élevés. Ces quatre procès furent sans doute considérés plus ou moins comme des procès-type au point de vue des droits des autres passagers, mais d'après le droit anglais, tant le demandeur que l'armateur peuvent exiger que chaque réclamation soit établie par action séparée et qu'à défaut d'accord, le montant de l'indemnité soit déterminé dans chaque cas séparé par le jury.

Les frais de justice aux États-Unis furent excessivement élevés et la transaction finale fut sans doute influencée dans une large mesure par le désir d'éviter de plus grands frais de procédure.

Il est évident que les frais requis pour établir les réclamations étaient hors de proportion avec le montant de l'indemnité obtenue et la Convention ne contient aucune disposition remédiant à ce gaspillage d'argent.

Dans l'affaire du S/S. « Empress of Ireland », 840 passagers perdirent la vie. Le navire sombra dans une collision avec le S/S norvégien « Storstad », lequel fut déclaré seul en faute.

Le « Storstad » fut saisi, sur une action devant les tribunaux canadiens et vendu finalement pour £ 36.000. D'après la loi existant en Angleterre, la limite de responsabilité

des propriétaires du « Storstad » aurait été de £ 67.500, mais le navire ne vint jamais sous la juridiction des tribunaux anglais. Au Canada, la limite de responsabilité légale était de £ 48.000, mais ces tribunaux ne pouvaient faire exécuter leur jugement pour un montant supérieur à £ 36.000, produit de la vente du navire. Devant les tribunaux norvégiens, la limite de responsabilité était de £ 36.000, produit de la vente. D'après la Convention, cette limite aurait été de £ 24.500 (soit £ 7 par tonne de jauge du « Storstad ») plus les £ 36.000 réalisées par la vente, soit ensemble £ 50.500.

Le « Storstad » étant déclaré seul en faute, les armateurs du « Empress of Ireland » et les propriétaires de la cargaison à bord de ce navire pouvaient concourir avec les passagers sur la masse de £ 36.000. En supposant que les réclamations-passagers fussent arrêtées au taux admis dans le cas du « Titanic », savoir £ 200 par cas, les réclamations sur les £ 36.000 se seraient chiffrées comme suit :

840 réclamations-passagers à £ 200 chacune	£ 168.000
Indemnité payable aux dépendants de l'équipage de l' « Empress of Ireland » . .	£ 28.000
Valeur de l' « Empress of Ireland » et de sa cargaison	£ 500.000
	£ 696.000

Les £ 36.000 n'auraient suffi qu'à payer un dividende dépassant à peine 1/— par £ sur ces réclamations, de sorte que l'indemnité payée aurait été d'environ £ 10 pour chacune des 840 vies perdues.

D'après la Convention, il y aurait eu un montant additionnel de £ 24.500 divisible parmi les réclamateurs-vies, y compris les familles des membres de l'équipage. Ce montant aurait représenté un dividende additionnel d'environ 2/— par £, de sorte que d'après la Convention les réclamateurs pour pertes de vies-passagers auraient reçu environ £ 30 pour chacun des 840 passagers. Ici encore les difficul-

tés et les frais pour établir les réclamations furent considé rables et hors de toute proportion avec les montants obtenus.

Si l' « *Empress of Ireland* » avait été en faute, la limite de responsabilité d'après la loi anglaise aurait été de £ 150.000; au Canada de £ 114.000; en Norvège c'eut été zéro puisque le navire s'était perdu. D'après la Convention la limite de responsabilité de l'« *Empress of Ireland* », si ce navire avait été en faute, aurait été de £ 70.000.

Dans l'affaire du « *Falaba* », 57 passagers périrent et dans le cas du « *Lusitania* » 791 passagers perdirent la vie. Ces deux navires furent coulés par des ennemis, pour les actes desquels les armateurs n'étaient en aucun cas responsables, de sorte qu'aucune indemnité n'était due d'après la loi en vigueur, ou n'aurait été due d'après la Convention.

IV. — Les besoins des passagers.

Les faits et les chiffres relatifs à ces six sinistres prouvent qu'en vertu des lois existantes et d'après la Convention, si elle était adoptée, la somme récupérable par les ayants-droit d'un passager, perdant dans un accident maritime, est absolument précaire. Elle dépend : (1) de la possibilité d'établir la négligence, et qui est presque toujours impossible quand le navire s'est perdu ; (2) de la nationalité du navire en faute ; (3) du tonnage de ce navire ; (4) de la valeur après l'accident du navire en faute ; (5) du nombre total des vies perdues dans d'accident. Même si la limite de responsabilité était considérablement augmentée au-delà de £ 7 la tonne, il en serait encore ainsi avec cette différence que l'enjeu serait plus élevé.

Ni les passagers ni l'armateur ne désirent s'engager dans ces spéculations et il s'agirait de savoir si on ne pourrait pas répondre à leurs besoins par l'adoption d'un système autre que celui proposé par la Convention.

Ce que les passagers désirent, c'est d'être assurés contre les conséquences d'un accident. Eux-mêmes et ceux dont ils sont le soutien avaient à souffrir également, que ce fut l'« Empress of Ireland » ou le « Storstad » qui étaient en faute, et ils étaient impuissants à se prémunir contre la négligence, où qu'elle se produisit. Les victimes ont souffert également dans les cas du «Waratah » du « Falaba » et du « Lusitania » comme dans le cas du « Titanic ». La possibilité pour eux d'établir la négligence n'augmenta pas leur perte et l'impossibilité de ce faire ne la diminua pas. Leur dommage était le même peu importe que la perte fût causée par une négligence d'un navire norvégien ou par le fait d'ennemis.

L'assurance que les passagers désirent, doit porter sur des somme fixes payables en cas d'événements déterminés. Ce ne doit pas être une assurance contre négligence seulement. En cas de pertes de vies humaines dans un accident, quelle qu'en soit la cause, l'indemnité d'assurance doit être payable immédiatement. Elle doit être payable intégralement en toutes circonstances, sans égard au tonnage du navire à bord duquel se trouve le passager ou du navire causant l'accident, ou du nombre total de vies humaines perdues dans le sinistre. Ceux dont les passagers étaient les soutiens ne désirent pas spéculer sur la chance d'obtenir £ 10 si le « Storstad » est en faute ou £ 75 si l'« Empress of Ireland » est en faute. Pour les ayants-droit d'un passager de l' « Empress of Ireland » il n'y a aucune consolation à savoir que, s'il avait pris passage à bord du « Titanic », l'indemnité eût été de £ 200 au lieu de £ 10.

De plus, pour répondre efficacement aux besoins des passagers, l'assurance ne doit pas simplement couvrir les pertes de vies, mais aussi les lésions corporelles survenant au cours du voyage. Bien des passagers ne sont pas habi-

tués à la mer, ni à la vie à bord et il se produit des accidents pour lesquels personne ne mérite un blâme.

Si pareil système d'assurance est établi, il devrait nécessairement l'être entre l'armateur et les passagers transportés sur ses navires; il ne serait pas possible d'après ce système de rendre responsable envers le passager lésé un navire rencontré en route qui aurait causé l'accident ou y aurait contribué. Pareil système doit être établi sur une base juste et équitable entre l'armateur et le passager et entre les différentes catégories de passagers, de manière aussi à ne pas augmenter sans nécessité les frais de transport de tous les passagers ou du trafic transocéanique du monde.

Si cette assurance doit couvrir tous les risques y compris ceux résultant soit de la négligence des préposés de l'armateur, soit d'autres dont l'armateur n'est en rien tenu, soit des dangers de la mer, il serait nécessaire que la protection accordée par l'assurance fût acceptée par les passagers pour solde de toutes réclamations basées sur la négligence des préposés de l'armateur. Ajouter une responsabilité d'après ce système, à une responsabilité pour un montant indéterminé, à raison de réclamations résultant de pareille négligence, serait injuste envers l'armateur et augmenterait sans nécessité le coût du transport.

On pourrait argumenter que pareil système affaiblirait la responsabilité de l'armateur et le découragerait dans ses efforts pour obtenir plus de sécurité. Mais le système n'exonérerait pas l'armateur de sa responsabilité complète si l'accident était causé par sa faute personnelle, et actuellement l'armateur s'assure généralement dans les « mutuelles » contre la responsabilité résultant de la négligence de son équipage. Ainsi il n'y aurait pas d'affaiblissement dans le sentiment de responsabilité de l'armateur, mais l'assurance que l'armateur couvre actuellement deviendrait une garantie réelle pour les passagers et ne serait pas

simplement une garantie pour l'armateur contre les réclamations qui peuvent être établies à sa charge en justice.

V. — Système d'assurance.

Il est fort difficile de déterminer les sommes qui devraient être couvertes, mais il apparaît qu'elles devraient être uniformes pour tous les passagers de n'importe quelle classe. Il est suggéré ensuite que ces sommes seraient fixées eu égard aux ressources de la classe des émigrants, qui sont peut-être moins que d'autres en mesure de se protéger eux-mêmes et aussi parce que cette catégorie serait affectée plus spécialement par une augmentation dans le coût du transport. Il ne faut pas perdre de vue que les frais de l'organisation d'assurance feront partie du prix de revient du service rendu par l'armateur; ces frais devront donc être couverts sinon en entier tout au moins en partie par le prix de transport, tout comme la responsabilité incertaine de l'armateur, actuellement en vigueur, constitue un élément du prix de revient du transport et doit être couverte par les taux payés en ce moment.

Il semble probable que la plupart des émigrants quittant le Royaume-Uni ne seraient pas en mesure de s'assurer eux-mêmes contre les accidents pour un montant excédant £ 150 ; en fait peu d'émigrants s'assurent pour une somme aussi élevée. Les émigrants du Continent Européen n'ont probablement pas les moyens de couvrir pareille assurance. En Suisse, l'assurance incluse dans le billet de passage n'est que de 500 francs. En outre, il y a beaucoup d'émigrants qui ne sont le soutien de personne et se refuseraient à contribuer directement ou indirectement aux frais d'un système d'assurance. Dans ces conditions il est proposé d'établir l'assurance obligatoire d'après l'échelle suivante :

NATURE DE LA LÉSION	Adultes âgés de plus de 18 ans	Adultes entre 12 et 18 ans	Enfants de moins de 12 ans
	£	£	£
A. Mort	150	50	10
B. Incapacité permanente comportant 50 °/o d'incapacité de travail.	150	100	50
C. Incapacité permanente comportant incapacité de travail inférieure à 50 °/o.	75	50	25
D. Incapacité temporaire	20/- pr semaine avec limite de 12 sem.	10/- pr semaine avec limite de 12 sem.	10/- pr semaine avec limite de 12 sem.

Il est reconnu que l'échelle obligatoire doit représenter un minimum et, pour les passagers désirant une assurance plus élevée, il est proposé que l'armateur devrait, s'il y est requis, accorder une assurance additionnelle, à concurrence d'un maximum raisonnable à un taux de prime fixe. En adoptant cette proposition, toute possibilité d'assurance requise existera pour les passagers qui le désirent, sans cependant imposer une charge supplémentaire indirecte aux passagers qui ne le désirent pas.

Il ne serait pas possible de couvrir au moyen de ce système d'assurance obligatoire les troupes qu'un État belligérant transporterait en temps de guerre. Par exemple pendant la guerre entre le Japon et la Chine, un navire britannique transportant des troupes chinoises fut coulé par un vaisseau de guerre japonais, et les risques auxquels les soldats chinois étaient exposés ne pourraient évidemment être couverts par un système d'assurance commerciale. En outre, des arrangements spéciaux devraient être pris en vue du transport de pélérins asiatiques et africains et de « coolies », parce que des passagers de cette catégorie ne pourraient supporter ni directement ni in-

directement les frais d'une assurance sur la base applicable à des Européens.

VI. — Système d'assurance en vertu de la Convention internationale.

Il reste alors à résoudre de quelle manière on pourrait introduire pareil système d'assurance dans la Convention. Il est suggéré que les droits des passagers sur les navires transporteurs seraient régis par le système d'assurance lequel devrait être adopté internationalement si possible. S'il n'est pas possible d'obtenir un accord international, ces droits seraient régis par la loi nationale du navire, comme c'est le cas en ce qui concerne l'équipage, en laissant liberté à chaque nation d'adopter le système d'assurance. Les responsabilités du navire non transporteur resteraient telles qu'elles sont déterminées dans le projet de convention ; mais en vertu du système d'assurance, l'armateur qui a payé une indemnité aux passagers ou à leurs ayants droit, devrait pouvoir en exiger le remboursement à charge du navire en faute, à concurrence de la limite de responsabilité de ce navire.

Sir NORMAN HILL.

MARITIME LAW.

REPORT OF Mr. MAURICE HILL, K.C.,

on the drafts of two suggested International Conventions, with particular reference to the rights of Dock and Harbour Authorities.

1. — On the 18th October, 1913, the Board of Trade forwarded to the Dock and Harbour Authorities, with a request to be favoured with their observations upon them, two draft International Conventions : (1) a draft (M. C. 3) for the unification of certain rules of law relating to hypothecations and maritime liens; and (2) a draft (M. C. 2) for the unification of certain rules of law relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels. I have been asked to report upon these drafts, and in particular I have been asked to consider the effect of such Conventions, if made part of Statute law, upon the rights and liabilities of Dockowners and Harbour Authorities as such rights and liabilities are at present defined by Common and Statute law. The two subjects of maritime liens and limitation of liability must be considered in connection one with the other as part of a whole scheme, but for the sake of clearness, I shall, as far as possible, deal with each of the two draft Conventions separately. For the purpose of my consideration, I assume that General Acts will be passed to give statutory effect to the terms of the Articles of the Conventions and that such General Acts will be so framed as to substitute their provisions for conflicting provisions of existing Statutes.

Part I. — Draft Convention M. C. 3.

Hypothecations and Maritime Liens.

2. — Speaking generally, the draft Convention on hypothecations and maritime liens will, if given statutory force, profoundly modify existing law, both Common and Statute. It is not too much to say that there is hardly a line in the substantive Articles which will not work some alteration of the law as it now stands. Many of such alterations will be serious and far-reaching. They will affect all classes of persons who are brought into legal relation with maritime commerce. They will alter, sometimes by way of enlargement and sometimes by way of diminution, the rights not merely of Shipowners but of mortgagees of ships and holders of debentures in shipping companies, charterers, shippers and consignees of cargo, passengers, masters, seamen and other persons in the service of the ship, ships' agents, underwriters, necessaries men, ship builders and repairers, dock, pier and harbour owners and authorities, whether public or private, and all general creditors of Shipowners. In considering the effect upon Dockowners and Harbour Authorities, it will be necessary to indicate the effect upon some of these other classes of persons, but, except so far as is necessary for the understanding of the matter in relation to Dockowners and Harbour Authorities, I shall not dwell upon other classes.

3. — Before considering in detail the Articles of the Lien Convention, it will be convenient to deal at once with three questions which arise in regard to its effect as a whole. Does the Convention affect rights *in personam ?* Does the Convention affect existing rights to take proceedings *in rem ?* Does the Convention affect existing maritime liens on cargo ?

(1) *As to rights in personam,* the Lien Convention is not, I apprehend, intended directly to affect the municipal law of each country as to personal liabilities and their enforcement by proceedings *in personam.* The personal liability of a mortgagor upon his covenant to pay, the personal liability on contract of a Shipowner to a ship repairer or necessaries man, the personal liability for damage, or salvage, or wages, or general average, or dock dues, or personal liabilities for wreck-raising expenses, if they exist, are, as it seems to me, unaffected by the Convention, which does not purport to deal with them. The Convention deals with maritime liens, that is to say, with privileged claims upon a vessel to be carried into effect by legal process, and, while defining maritime liens, gives them precedence over « all other claims » (Art. 2); this must mean « all other claims enforceable upon the vessel ». Article 2 would be more clearly expressed if the words were « claims secured by maritime liens on a vessel take precedence over all other claims on the vessel », or « enforceable against the vessel ». But I cannot think that the Convention, as it stands, directly affects personal liabilities.

While, however, it is true that the *personal* liability of the Shipowner is not directly touched by the Convention on liens, it must not be forgotten that the creditor's power to turn such personal liability into a money payment may be, and is, most seriously altered by the fact that (a) the Lien Convention does, as will be seen hereafter, add to the liabilities which are secured by maritime liens several kinds of liabilities which at present do not give rise to maritime liens; and (b) the Limitation Convention, as will be seen when that Convention is considered, profoundly affects the creditor's remedy *in personam.*

(2) *As to proceedings in rem,* the answer to the

question whether the Convention will affect existing rights to take proceedings *in rem* is not so clear. There is in our law a great distinction between a maritime lien and a right to proceed *in rem*. No doubt, a maritime lien involves a right to proceed *in rem*, but the right to proceed *in rem* is not confined to claims which are supported by a maritime lien. The right to proceed *in rem* is largely, if not entirely, governed by Statute. It exists in respect of a number of kinds of claim where there is no maritime lien. (See Admiralty Courts Acts, 1840 and 1861, County Court Admiralty Jurisdiction Acts, 1868 and 1869, and Maritime Convention Act, 1911, s. 5). Now, as I understand the Lien Convention, it is not intended to affect the municipal law of each country as to forms of procedure and methods of subjecting parties to the jurisdiction of its Courts. For myself, I can find nothing in the terms of the Convention to take away the right to proceed *in rem*, where it at present exists, or the right in Scotland to arrest *ad fundandam jurisdictionem*. The matter is, however, not free from doubt. It ought to be put beyond all doubt. It therefore seems to me very desirable that the Lien Convention should include a clause similar to but wider in its terms than Clause 15 of the Limitation Convention, viz. : — « Nothing in the foregoing provisions shall be deemed to affect in any way the competence of tribunals, modes of procedure, whether *in rem* or *in personam*, or methods of execution authorised by the national laws in respect of any claims or liabilities, whether secured by a maritime lien or not ». It would be disastrous if, for want of such a clause, it were subsequently held that the existing statutory right to proceed *in rem* had been taken away, for such right is often the only means whereby a creditor in this country can bring a foreign owner before the Court.

But even if the Convention does not take away any

existing right to proceed *in rem*, yet the value of such a right is seriously affected by the fact that, in an action *in rem* followed by the intervention of creditors having maritime liens, the Convention creates new maritime liens.

(3) *As to maritime liens on cargo*, it is not quite clear, but I apprehend that the Lien Convention does not deal with maritime liens upon cargo or affect such liens, or affect statutory or common law rights to take possession of, detain and sell cargo. I say it is not quite clear, for Articles 2 and 10 are general in their terms, and apply to all maritime liens, but the remaining Articles relate only to liens upon vessels, and I think the proper conclusion is that the Convention, as a whole, relates only to liens upon vessels. The matter could be made quite clear by inserting the words « on vessels » after « maritime liens » in Articles 2 and 10. But, while it is true that the Lien Convention does not relate to liens upon cargo, it may well be that an alteration in the law as regards vessels and no alteration in the law as regards cargo will, in certain cases, alter the relative position of Shipowner and Cargo-owner in respect of claims enforceable against both. For instance, in cases where a Harbour Authority has the right to detain and realise both ship and cargo as a common fund to answer wreck-removal expenses, the Cargo-owner's position will be altered for the worse if the effect of the Convention is to diminish the right as against the ship while leaving it untouched as against the cargo.

4. — In considering the effect of the Lien Convention upon the rights of Dockowners and Harbour Authorities, it will be well to deal in order with : (1) Article 2, which prescribes that claims secured by maritime liens are to take precedence over all other claims; (2) Article

3, which prescribes what claims are to give rise to maritime liens; (4) Articles 3, 4 and 11, which prescribe what is to be the property subject to lien; (5) Article 10, which prescribes the period of limitation for liens; and (6) Article 13.

Article 2.

5. — « *Claims secured by maritime liens take precedence over all other claims* ».

As I have already indicated, I think this must mean « claims upon the vessel which are secured by maritime liens, as hereinafter defined, take precedence over all other claims on or enforceable against the vessel ». If that be the meaning, the Convention will, in my opinion, have the effect of postponing to maritime liens not only possessory liens but also rights of detention, whether or not coupled with a right of sale. And the effect will be —

(a) That maritime liens will in all cases override possessory liens, a class of rights which the Convention wholly ignores; and

(b) That statutory rights of detention, or detention and sale, now so important a part of the powers of Dockowners and Harbour Authorities, will be in great measure destroyed as an effective right, or, at most, in certain cases provided for by Article 3, reduced to the level of maritime liens with a very inferior rank in the order of priority.

The result will be a very wide departure from Common and Statute law as affecting at least two classes of persons, namely, (1) ship repairers; (2) Dockowners

and Harbour Authorities. I do not enlarge upon the case of the ship repairers, though it may directly affect Dock-owners as proprietors of graving docks, except to point out that a possessory lien by our law takes precedence, at least, of all maritime liens for claims which accrue after the date when the possessory lien begins. (See *The Gustaf*, Lush. 506, *The Immacolata Concezione*, 9 P. D. 37, *The Tergeste*, 1903 P., at p. 33.)

But the effect upon Dockowners and Harbour Authorities requires careful consideration. In the main, the claims of such owners and authorities fall under three heads : (1) dock and harbour dues; (2) damages for injury to works; (3) conservancy charges for removal of wrecks and other obstructions. And speaking generally, these claims are supported by rights of detention and sale which are superior to and override all maritime liens, and, in effect, secure to the Dockowner or Harbour Authority a first claim upon the vessel. To take each of these classes separately :

(1) *Dock and Harbour Dues.* It may be stated with confidence that for such dues Dock and Harbour Authorities have the power to detain the vessel and to sell it either *ex proprio motu* or under warrant of distress. Every such authority, whose Act incorporates (as nearly all such Acts do) the Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847, has the power to arrest and detain and sell *ex proprio motu* (Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847, s. 44). Other Harbour Authorities, like the Mersey Docks and Harbour Board, have by their Special Act the power to detain, and then to obtain from a Court of Summary Jurisdiction a warrant of distress (Mersey Docks Act, 1858, ss. 253 and 254). But whether the power takes the one form or the other, the effect is the same. The power to detain overrides all maritime liens.

The Dockowner or Harbour Authority is entitled to detain the ship until the dues are paid, and to sell or procure the sale of the ship to satisfy the Dock Authority's claim, and is so entitled against all the world, including the holders of maritime liens (See *The Emilie Millon*, 1905, 2 K. B. 817 [C. A.]). This right the Lien Convention reduces to the level of a maritime lien [Article 3 (1)].

(2) *Damage to Works.* By the existing law, a Dock or Harbour Authority has, in respect of damage negligently done by a vessel to the harbour or dock or works connected therewith, the following rights :

(a) It has not only a right *in rem*, enforceable by proceedings *in rem*, or where the damage does not exceed £ 50 by summary proceedings for distress and sale (Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847, s. 75), but it has also a maritime lien.

I see that at the interview between the President of the Board of Trade and the deputation from Dock and Harbour Authorities on 17th March, 1913, it was asserted that in English law there was no maritime lien for such damage (See p. 9 of the Report). I entirely dissent from that opinion. The point was decided by Mr. Justice Gorell Barnes, after full argument, in *The Veritas*, 1901, P. 304. The decision was that there was a maritime lien for damage done by a ship to a pier, a view which, in my opinion, is a necessary deduction from the old Admiralty law and the decision in *The Bold Buccleuch*, 7 Moo. P. C. 267, as applied to s. 7 of the Admiralty Court Act, 1861.

(b) But, over and above the maritime lien, the Dock or Harbour Authority has the yet more important right

to detain the vessel which is the instrument of damage until security is given for the amount of the damages. All Dock and Harbour Authorities whose Acts incorporate the Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847 (as nearly all do) have this right under s. 74 of that Act (cf. *The Merle*, 2 Asp. 402, which on this point is not affected, but rather confirmed, by *River Wear Commissioners* v. *Adomson*, 2 A. C. 743). Other authorities, such as the Mersey Docks and Harbour Board, have this right by their special Acts; the Mersey Board has it under s. 94 of the Mersey Docks Act, 1858, as was recognised in *The Veritas*, 1901, P. 304. The effect of such a right to detain is to give the Dock or Harbour Authority a right which is superior to all maritime liens. This was well illustrated by *The Veritas*, where the claim of the Dock Board for damage done to the landing stage was preferred to the claims of prior salvors of the ship which did the damage. Such right to detain for damage done, like the right to detain for dock dues, is good against all the world, including the holders of maritime liens.

This right to detain, if not absolutely abolished by the Convention, is deprived of nearly all its value, for all maritime liens are given precedence over it. The maritime lien is preserved, but is given a last place in the order of priority of maritime liens. The result is that, in respect of damage to works, the Dock and Harbour Authorities, instead of having both a maritime lien and also a first claim to the vessel which is the instrument of damage enforceable either by detention or by proceedings *in rem*, will, under the Convention, have merely a maritime lien and that lien a lien postponed to all other maritime liens except damage liens and ranking equally with other damage liens. The difference will be best seen by taking as an illustration the figures in *The Veritas*. The proceeds of *The Veritas* were £ 927. The Dock Board's claim for

damage done to the landing stage was £ 6000. The claims of the two salvors of *The Veritas*, amounted to £ 720. Under the Judgment in *The Veritas* the Dock Board recovered, for claim and costs, £ 738, leaving £ 189 for the salvors; under the Convention the Dock Board would at most be entitled to £ 207, the salvors taking £ 720 in priority, and even in respect of that £ 207 the Dock Board would have had to rank equally with the damage claim of the Caledonian, the vessel with which *The Veritas* had been in collision, and would also probably have found that the whole of the £ 207 was absorbed by costs and by other maritime liens, such as wages and disbursements, which by the Convention are given priority.

It should further be pointed out that the words of Article 3 (5) which define the maritime lien as « compensation due for damage done to works forming part of harbours, docks or navigable ways » are more restricted than the words of s. 74 of the Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847, « damage done . . . to the harbour, dock or pier, or the quays or works connected therewith ».

I have so far, in connection with damage to works, considered the text of the Articles. They are, however, subject to the notes marked 1 (3) and with an asterisk.

The effect of these notes is that it is proposed to reserve to each State a liberty to give the maritime lien for such damage a different priority from that fixed by the Articles, or to abolish it altogether, or to ratify it « only on a condition of reciprocity ». In my opinion, the liberties reserved by these notes are quite inadequate to protect the existing rights of Dock and Harbour Authorities. They do nothing to secure the retention of the most important right, namely, the power to detain and sell which overrides maritime liens. The liberty to abolish even the maritime lien given by Article 3 (5) is obviously a liberty

to further diminish and indeed destroy existing rights. The reference to reciprocity will probably be prejudicial and cannot be beneficial to Dock and Harbour Authorities; there is, indeed, no reciprocity between the Dockowners abroad; and the Dockowner here is equally entitled to the benefit of his existing rights, whether the Dockowner abroad does or does not enjoy the like rights. The power to give a different priority to a maritime lien for damage to works may or may not be exercised; the fact that Article 3 (5) has been agreed will always be used as a strong presumption in its favour; and, even if the power be exercised, the maritime lien will still fall short of the power to detain and sell.

(3) *Conservancy charges for removal of wrecks and other obstructions.*

By the existing law, a Dock or Harbour Authority has, in respect of wrecks and other obstructions to the dock or harbour, the right to take possession and to remove and to sell and out of the proceeds of sale reimburse itself for the expenses of removal and of lighting and buoying pending removal. All such authorities have this right under the Merchant Shipping Act, 1894, ss. 530, 532 and 534. Most of such authorities have additional or special powers by their special Acts, either by the particular terms of the Special Acts or by the incorporation therein of s. 56 of the Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847. Instances of such Special Acts are : in the Mersey, the Mersey Docks Act, 1912, s. 7; in the Tyne, the Tyne Improvement Act, 1890, s. 42; in the Clyde, the Clyde Navigation Acts, 1868, s. 33, and 1899, s. 49; in the Port of London, the Thames Conservancy Act, 1894, s. 77, coupled with the Port of London Act, 1908; in the Bristol Channel Ports, the Swansea Harbour Act, 1907, s. 18, the Barry Railway Act, 1908, s. 23, and the Taff Vale

Railway Act, 1912, s. 26; and other Railway, Acts, *e. g.*, London and North Western Railway Act, 1912, s. 46, and the North Eastern Railway Act, 1911, s. 48.

There are differences between these and similar Special Acts, *inter se,* and as compared with the Harbours, Docks and Piers Clauses Act, s. 56, especially as regards the right *in personam* in respect of such expenses or the balance of such expenses over the proceeds of sale. Some of the Special Acts also give additional rights of great importance, *e. g.*, the right to declare an obstruction. Unless I am mistaken in thinking that the Lien Convention does not touch personal liabilities, the rights *in personam* need not here be further considered. What has to be considered is the right which all Dock and Harbour Authorities have, in all cases, to take possession of the obstructing vessel and to remove and detain it and to sell it and out of the proceeds reimburse themselves for the expenses. This right is paramount. It is good against all the world, including the holders of maritime liens. It was so admitted in *The Veritas,* 1901, P. 404 and so decided in *The Sea Spray,* 1907, P. 133, and is beyond all question. It is obvious a just rule. The law puts upon the Authority the duty of maintaining the harbour free of obstructions, and, therefore, compels the Authority to incur the cost of removal, and the cost of removal should, therefore, on every principle, be a first charge upon the property. To postpone the claim of the Authority to maritime liens would in effect be to compel the Authority to salve the property for the benefit of the maritime lien creditors of the owner of the property.

This right to reimbursement for expenses as a first charge upon the obstructing vessel is, as I understand the

Lien Convention, abolished. It is not even given the rank of a maritime lien, for the only words in Article 3 which could be suggested to be applicable, namely, « expenses incurred in the common interest of creditors in order to preserve the vessel » and « the cost of watching and preservation from the time of the last entry of the vessel into port », will, on consideration, be seen to be inapplicable to expenses of wreck removal, which often involves total or partial destruction, and has for its object the getting rid of the obstruction and not the preservation of the vessel.

The Articles are, however, subject to the note numbered 1 (2), whereby it is proposed to reserve to each State a liberty to confer on Dock and Harbour Authorities which have caused to be raised any wreck or other obstruction to navigation, the right to sell the property raised and to indemnify themselves out of the proceeds for the cost of raising in priority to other creditors. But there is no certainty that this liberty will be exercised; against its exercise, there will always be a presumption in favour of adopting the Articles as agreed as a whole; and even if the liberty be exercised, a General Act in the terms of note 1 (2) would, in many cases, fall short of the powers now possessed by many Dock and Harbour Authorities under their Special Acts. There is, as it seems to me, one way, and one way only, whereby the existing rights of such Authorities can be securely preserved, and that is by inserting in the Convention an Article expressly excepting such rights from the operation of the Convention. I would suggest some such terms as the following : — « Nothing in these provisions shall be deemed to in any way affect, postpone or diminish rights arising under

the municipal laws of each State from the possession of a vessel or the powers of Authorities administering harbours, docks, piers and navigable ways in reference to the taking possession, removal, detention and sale of or dealing with vessels, wrecks and obstructions and the application of the proceeds of sale thereof ».

Before leaving the subject of conservancy expenses, I should again call attention to the effect of the Convention upon the owners of cargo on board a vessel which is an obstruction. Both under the Merchant Shipping Act, 1894 (s. 532) and under many of the Special Acts, *e. g.*, s. 7 of the Mersey Docks Act, 1912, ship and cargo form a common fund to satisfy the expenses of the Authority. And anything which relieves the ship or, by the interposition of maritime liens, makes the ship less available as a contribution to such common fund, must to the same extent increase the contribution and the liability of the cargo owner.

I should also point out that under s. 531 of the Merchant Shipping Act, 1894, the General Lighthouse Authorities have, in respect of wrecks beyond the jurisdiction of any Harbour or Conservancy Authority the right to take possession and remove and to sell, and out of the proceeds of sale reimburse themselves for their expenses, and that this paramount right is by the Convention postponed to all maritime liens.

6. — I have already pointed out that, in respect of dock and harbour dues and of damage to works, the existing rights of Dock and Harbour Authorities, which are superior to maritime liens, are reduced to the rank of maritime liens, and that, in respect of wreck-raising expenses, their existing rights, which are superior to maritime liens, are postponed to all maritime liens. But the prejudice to existing rights does not stop there. It is

aggravated by two further alterations in the law, namely, the addition to the rank of maritime liens of a number of claims which at present are not maritime liens and a complete upsetting of the present order of priority of maritime liens *inter se*. These effects result from Articles 3 and 5, 6 and 7 of the Lien Convention. I will first consider —

Article 3.

This provides that the liabilities enumerated in Clauses 1 to 5 of that Article, and no others, give rise to maritime liens. It will be found that this Article adds largely to the liabilities which are to attach to vessels as maritime liens, and therefore very seriously affects not only Dock and Harbour Authorities, but all claimants who now have maritime liens, and, still more, all creditors of the Ship-owner, including mortgagees of the ship, who have not and are not given maritime liens.

(a) Article 3 (1) « *Law costs due to the State* ». Presumably this is intended to apply only to Court fees in proceedings to procure the arrest and realisation of the vessel subject to lien. But the words are much wider. They are wide enough to cover any costs due to the State, such as costs on various proceedings under the Merchant Shipping Act, 1894, *e. g.*, under s. 463 (8). At present there is no maritime lien for such costs. As to the costs of realisation, they are allowed by the Court as a first charge upon the fund in Court, and so far the Convention does not alter the effect of the existing law.

(b) Article 3 (1) « *Expenses incurred in the common interest of Creditors in order to preserve the vessel or to procure her sale, and the distribution of the proceeds of sale* ».

The expenses of procuring the sale and distribution are not a maritime lien, but, as they are costs of the party suing for realisation and are allowed out of the fund as a first charge, they in effect are superior to a maritime lien.

What is meant by « expenses incurred to preserve the vessel » is not clear. If it is intended only to cover the sort of expenses which in England are incurred by the Admiralty Marshal when put in motion by a party claiming *in rem*, the words do not, in effect, alter the existing law, for such expenses are part of the party's costs and are allowed as a first charge on the fund. But the words are very wide and might be interpreted to extend much beyond this limited area. And to the extent of such extention the Convention would create a new maritime lien.

(c) Article 3 (1) « *Tonnage dues, light or harbour dues, and other public taxes and charges of a simular character* ». So far as I am aware, none of these are at present supported by a maritime lien. If any of them are, it must be under the terms of some Special Act of which I am not aware. But, speaking generally, there is no maritime lien for such dues. The claim for such dues is in general supported by rights which are superior to maritime liens; in some cases it is supported by rights which are superior to maritime liens; in some cases it is supported by rights which are inferior to maritime liens.

As to *tonnage and harbour dues*, by which is probably meant dock and harbour dues, I have already pointed out that these are supported by rights of detention and sale, which are superior to maritime liens.

As to *light dues*, apart from any special provisions of Special Acts, these are not at present supported by a maritime lien, and the Convention, so far as they are concerned, creates a new maritime lien. The matter is

governed by the Merchant Shipping Act, 1894, s. 649 (General Lights), and s. 655 (Local Lights). The dues are recoverable before a Court of Summary Jurisdiction, and enforceable by distress and sale of the ship on the Order of the Court, or of tackle and appurtenances and the cargo by the Collector *ex proprio motu* (see ss. 650, 681, 693). But these are methods of execution only. There is no maritime lien nor any power overriding maritime liens.

As to « *other public taxes and charges of a similar character* », it is not clear what is meant, but if there are any such charges, it may safely be said that they are not now supported by a maritime lien.

(d) Article 3 (1) « *Pilotage dues* ». Though the matter is not entirely free from doubt, I think it is correct to say that at present there is no maritime lien for pilotage. By s. 49 of the Pilotage Act, 1913, pilotage is recoverable in the same manner as fines under the Merchant Shipping Act, 1894, *i. e.*, before a Court of Summary Jurisdiction, which Court may order a levy by distress and sale (ss. 681 and 693). But this only provides a method of execution, and does not create a maritime lien. The convention therefore creates a new maritime lien.

(e) Article 3 (1) « *the cost of watching and preservation* from the time of the last entry of the vessel into port ». It is not clear what is meant; but so far as the words include anything beyond the costs of custody of the Admiralty Marshal in an action *in rem*, their effect is to add to the claims supported by a maritime lien.

(f) Article 3 (2) « *claims resulting from the contract of engagements* of the master, crew and other persons engaged on board the vessel in her service ».

These words are so wide that they must add largely to maritime lien claims arising out of the contract of employment, both in respect of the persons included and in respect of the causes of action giving rise to the claim.

(*i*) *As to the persons.* — A maritime lien is at present confined to the Master and seamen. The term « seamen » includes all members of the crew (see the decisions as to surgeon, purser, ship's carpenter, apprentice,&c.), and the term « crew » includes all persons (other than the Master and a pilot) employed on the ship as a seagoing instrument of navigation. The words « other persons engaged on board the vessel in her service » must therefore be intended to include other persons in addition to the Master and seamen or crew as so understood in our law. They are wide enough to include, and can only be given a meaning if interpreted to include, persons like stevedores' men employed in the service of the ship to load or discharge cargo, coal trimmers, tally clerks, artificers employed in the service of the ship to execute repairs in port, and other like persons. To give a maritime lien to such persons is to create a wholly new maritime lien.

(*ii*) *As to the causes of action* giving rise to claims. — The only cause of action arising out of the contract of employment for which the master and seamen have a maritime lien is wages, to which should perhaps be added, damages for wrongful dismissal. Together with these, the Admiralty Court has always treated a seaman's « viaticum » as on the same footing.

But the words of the Convention are wide enough to cover any causes of action arising out of the contract of employment. They may include breaches of the contract, such as breach of the obligation to use all reasonable

means to make and keep the ship seaworthy, implied by law and imposed by s. 458 of the Merchant Shipping Act, 1894, and claims to damages or compensation for breaches of other obligations imposed by the Merchant Shipping Acts or by the contract of employment. The words include, apparently, claims for compensation under the Workmen's Compensation Act, 1906, which creates no maritime lien, though it gives the Court power in certain cases to detain the ship (s. 11). If « persons engaged on board the ship in her service » includes others than the Master and seamen, the words may include claims in respect of such persons under the Employers' Liability Act. To give a maritime lien for such causes of action is to create a series of wholly new maritime liens.

I should add that, in one sense, claims for Master's disbursements may be said to result from the contract of engagement, but as they are dealt with under Article 3 (4), I conclude that they do not come within the meaning of Article 3 (2).

(g) Article 3 (3) « *Claims due for salvage and assistance* ». There is at present a maritime lien for salvage, but there is no maritime lien for any form of « assistance » unless it be salvage. Of course many forms of assistance to a ship in distress are salvage, but they are all covered by the word « salvage ». When the word « assistance » is added, it must be intended to denote something which is not salvage. The word is not a term of art in English law. But construing it in its natural meaning and remembering that it must be intended to denote something not already denoted by the word « salvage », it can only mean help given to a ship in circumstances which do not constitute the help of a salvage service. It will thus, apparently, include mere towage, mere pilotage, mere help to vessel not in distress, or help rendered under a

special contract, or on a *quantum meruit* basis. To give a maritime lien for any such service is to create a series of wholly new maritime liens.

On the other hand, the Lien Convention apparently abolishes the lien of the Receiver of Wrecks for fees and expenses under Merchant Shipping Act, 1894, s. 567 (2), and the lien of the owner or occupier of lands used to facilitate the rendering of assistance to a wreck for damage done, under Merchant Shipping Act, 1894, s. 513 (2).

. (h) Article 3 (3) « *The liability of vessel to contribute to general average* ».

At present the cargo-owner whose goods are sacrificed or other person entitled to general average contribution from the Shipowner, has no maritime lien upon the ship. His rights are *in personam* against the Shipowner, and against the other persons liable to contribute, together with the obligation upon the Master, as representing the Shipowner, to protect him by exercising the Shipowner's possessory lien upon the other cargo or by releasing it only on desposit or bond.

To give a maritime lien for general average is to create a wholly new maritime lien.

(*i*) Article 3 (4) « *Claims resulting from contracts entered into or acts done by the Master* away from the vessel's port of registry, where such contracts or acts were necessary for the preservation of the vessel or the continuation of her voyage, whether the Master is or is not at the same time owner of the vessel, and whether the claim is his own or that of outfitters, repairers, lenders or other contractual creditors ».

This clause gives, under certain conditions which I consider below, a maritime lien for claims resulting from

contracts of the Master and for claims resulting from acts of the Master. What is meant by « acts done by the Master » it is difficult to understand. The words may be intended to mean payments made as distinguished from contracts entered into, but the words, as they stand, are so wide and so indefinite that they may be interpreted to include many things done by the Master which at present certainly do not give rise to a maritime lien. As to contracts entered into by the Master, the clause is apparently intended to alter the law as it now exists under the several heads of (1) bottomry; (2) Master's disbursements and (3) necessaries supplied by a necessaries man.

As to (1) *bottomry.* — This is at present supported by a maritime lien, but to justify a bottomry bond there must be not merely a necessity for raising the funds, but also an impossibility of communication with the owners. These conditions, in the circumtances of modern maritime commerce, so rarely coincide that bottomry bonds have become increasingly rare. But to create a maritime lien these conditions must all exist. The lien Condition ignores every condition except only the condition that the contract must be necessary for the preservation of the vessel or the continuation of the voyage.

As to (2) *Masters' disbursements.* — The Master has at present a maritime lien for his disbursements, but subject to limitations which are much narrower than those provided by the Lien Convention. The Convention gives him a maritime lien for all his disbursements subject only to two conditions : (a) that the ship is not in her port of registry, and (b) that the disbursement is necessary for the preservation of the vessel or the continuation of the voyage. Condition (a) is presumably

intended to exclude disbursements incurred in the ship's home port; but a ship's home port may be, and not infrequently is, other than her port of registry. Condition (b), it will be noticed, includes every disbursement necessary not merely for the preservation of the ship, but for the continuation of the voyage. To impose these conditions and no others will greatly extend the power of the Master to create a maritime lien. According to our law, the Master cannot create such a lien unless the circumstances are such that he has authority to pledge the owner's credit (see *The Castlegate*, 1893, A. C. 38). Necessity alone does not imply such authority, nor does it when coupled with the fact that the ship is not in her port of registry. To create a maritime lien, the Master must either have actual authority, specific or general, to incur the disbursement, or, as in the case of bottomry, there must be an impossibility of communicating with the owner (see *The Orienta*, 1895, P. 49).

To the generality of the rule that the circumstances must be such that the Master has authority to pledge the owner's credit, there is, according to the judgment of Mr. Justice Gorell Barnes in *The Ripon City*, 1897, P. 226, an exception in the case of a chartered ship. That decision involves the proposition that where a charterer or other *pro hac vice* owner of the vessel is as between himself and the real owner bound to supply coals or other necessaries, but the Master is not aware of the terms of the charter-party or other contract creating that obligation, the Master who, in such circumstances, incurs a liability for a disbursement acquires a maritime lien. The decision depends entirely upon the fact that the Master was ignorant of the terms of the contract and

therefore ignorant that he had not authority to pledge the owner's credit. It has no application to the case where, as will usually happen, the Master knows of the terms of the charter-party. It may perhaps be questioned whether the decision in *The Ripon City* is consistent with the principles enunciated in *The Castlegate*. But whether the true view of the law in cases of chartered ships is that, to acquire a maritime lien, the Master must in fact have authority to pledge the owner's credit, or whether it is that, to prevent him acquiring a maritime lien, he must know that he has not such authority, the Lien Convention greatly enlarges the Master's power to create a maritime lien for disbursements. For, under the Convention, the lien does not depend upon authority or knowledge or absence of knowledge of authority. And to say that the Master's lien is to extend to matters for which, to his knowledge, he is not entitled to pledge the owner's credit, will not only be directly contrary to the decision of the House of Lords, but will carry the law far beyond the decision in *The Ripon City*. It will add very greatly to the claims for disbursements which are to be supported by a maritime lien.

As to (3) *necessaries men*. — A necessaries man has at present no maritime lien (*The Henrich Björn*, II, A. C., 270). Indirectly, when he takes a bill drawn by the Master or otherwise contracts so as to make the Master personally liable, he is enabled to bring pressure upon the Master and compel him to enforce his Master's lien for the benefit of the necessaries man. But such power is subject to all the limitations which apply to the Master's maritime lien. The Lien Convention goes far beyond this. It gives a direct maritime lien to the necessaries man,

contracting with the Master, whenever the contract is entered into elsewhere than in the vessel's port of registry and is for repairs or supplies or money or anything whatever which is necessary either for the preservation of the vessel or for the continuation of the voyage. And it gives this lien whether the Master has or has not authority to pledge the credit of the owner and whether the necessaries man does or does not know that the Master has or has not such authority.

In my opinion, the effect of this clause of the Lien Convention will very greatly add to the claims in respect of disbursements and necessaries which will result in a maritime lien.

(j) Article 3 (5) « *Compensation due by reason of a collision or any other accident* resulting from the fault of a person in the service of the vessel, either to the passengers or their representatives in cases of death or personal injuries, or to another vessel, her cargo, persons employed on board, or to her passengers or their representatives ». These words are so wide that they must add greatly to the maritime lien for damage both (*i.*) in respect of the causes of damage and (*ii.*) in respect of the nature of the damage and the persons by whom it is sustained.

(*i.*) At present a damage lien exists only where the instrument of damage is the vessel. This includes not merely the case where the vessel is the direct instrument of damage, as in collision, but probably also the case where the manœuvres of the vessel cause another vessel to strand or collide with a third. But the Lien Convention adds an entirely new cause of damage, viz., « any other accident resulting from the fault of a person in the service of the vessel ». These words are wide enough to cover negligence of Master or crew wholly apart from the

navigation of the ship, and even their negligence on shore. They are perhaps wide enough to cover their wilful acts not done in the course of their employment (cf. cases like *The Druid* 1. W. Rob. 391). They would seem also to include damage from negligence of persons in the service of the ship other than the Master and crew, *e. g.*, stevedores' men and coal trimmers when employed by the ship. They will certainly include injuries to passengers by any negligence on board. The Lien Convention therefore largely increases the causes of damage which are to create a damage lien.

(*ii.*) At present, there is no maritime lien for loss of life. Until the passing of the Maritime Conventions Act, 1911, there was not even a right *in rem*, though the Shipowners' Negligence (Remedies) Act, 1905, gave the Court power in certain cases to detain the ship. But there is still no maritime lien. (*The Vera Cruz No. 2*, 9 P. D. 96, 10 A. C. 59.) The Lien Convention creates a new maritime lien for loss of life.

It is not absolutely certain, but it is probable that there is at present no maritime lien for personal injuries. For personal injuries done by a ship as the instrument of damage there is a statutory right *in rem*, both under the Admiralty Court Act, 1861 (cf. *The Vera Cruz No 2*, and *The Zeta*, 1893, A. C., at p. 478), and under the Maritime Conventions Act, 1911. In certain cases there is also power in the Court to detain the ship under the Shipowners' Negligence (Remedies) Act, 1905. But the better view seems to be that there is no maritime lien. If so, the Lien Convention creates a new maritime lien for personal injuries.

On the other hand, Article 3 (5) takes away the existing maritime lien for damage done by a ship as the instrument of damage to property other than another vessel or her cargo and works forming part of harbours,

docks and navigable ways, *e. g.*, to telegraph cables, oyster beds, beacons and so forth. It may, perhaps, be questioned whether it does not take it away for damage done to lightships, except such as can be regarded as included in « works forming part of harbours, docks or navigable ways »; the answer will depend upon whether such a lightship is a « vessel », which will mean a vessel used in navigation (Merchant Shipping Act, 1894, s. 742).

(k) Article 3 (5) « *Compensation due for damage done to works forming part of harbours,* docks or navigable ways. » I have already dealt with this.

7. — The general result of Article 3 is that, while the maritime lien for damage to works which Dock and Harbour Authorities now possess is included, its value is greatly diminished by the creation of many new maritime liens. But an examination of Articles 5 and 6 will show that it is further most seriously affected by a complete reversal of the existing law as to the priority of damage liens.

Articles 5, 6 and 7.

8. — It is unnecessary, in this Report, to point out other changes in the existing law of priorities effected by these Articles. What is important, as affecting Dock and Harbour Authorities, is the result as regards the damage lien. The Convention places this last in order of priority, postponing it both to all salvage liens and to all liens arising out of contract, viz., wages and other claims of Master, crew and other persons engaged on board in the service of the ship, general average, Master's disbursements, necessaries under contract with the Master. Now, according to our law of priorities, there is nothing more clearly settled than the rule that liens *ex delicto* take pre-

cedence of all liens *ex contractu*, even of wages earned after the damage done (*The Elin*, 8 P. D. 129). « Reparation of wrongs done should come first ». The reasons for this rule, as founded upon considerations of justice, are set out in the Judgment in *The Veritas*, 1901 P., pp. 312 to 314 (cf. also the Judgment of Lord Watson in *Currie* v. *Mc Knight*, 1897, A. C., at p. 106). It is equally well settled that the damage lien takes precedence of prior salvage liens (*The Veritas*). Indeed the only maritime liens which are preferred to the damage lien are : (a) the lien for subsequent salvage, which is justified by the consideration that it is the subsequent salvor who saves the property for the benefit of the damage claimant; and (b) the lien for subsequent bottomry, when the bottomry bond is given to a stranger who has advanced money for repairs, such prior lien being limited to the increased value of the vessel by reason of such repairs (*The Aline*, 1 W. Rob. 111).

I have already pointed out in reference to the figures in *The Veritas*, that the effect of this complete reversal of existing law by the Convention may often be to deprive the damage claimant altogether of the benefit of his lien, for which at present he has practically the first place.

I should further point out that the alteration in existing law of priorities is not confined to a complete change in the ranking of different kinds of lien. By the first paragraph of Article 6 all liens attaching to the last voyage are given priority over any liens attaching to previous voyages. The result may be that a Dock or Harbour Authority may find its damage lien postponed not only to all other classes of lien but even to subsequent damage liens. For instance, if a ship, as she leaves a port, does damage to harbour works and proceeds upon her voyage and, before she can be arrested, begins a fresh voyage during which she is in collision, the lien for the collision

damage will take priority over the lien for the damage to the harbour works.

The draft Convention, by note 1 (3), reserves to each State power to give a different rank to the lien for damage done to harbours, docks, piers and similar works. But this power may or may not be exercised. If the principle that reparation for wrongs should come first is once abandoned, it would be impossible to have any confidence that it would be exercised.

Articles 3, 4 and 11.

9. — The Convention makes a further remarkable change in the law by Article 3, third line, and Articles 4 and 11, which prescribe what is to be the property subject to maritime lien. Inasmuch as the result is to add to the property so subject to lien, a Dock or Harbour Authority considered as the holder of a maritime lien has an increased security. But to a Dock or Harbour Authority considered as a general creditor of the Shipowner, as to all other general creditors of the Shipowner, the result, in a competition between lien creditors, and general creditors, is to withdraw from the general assets of the Shipowner all those assets which are, by the Convention, for the first time made part of the property subject to lien. The following assets are so withdrawn, viz. : — (1) Damages due to the Shipowner for material damage sustained by the vessel and not yet repaired, and for loss of freight; (2) Contributions in general average due to the Shipowner in respect of sacrifices of ship not yet repaired and of freight; (3) Sums due to the Shipowner for salvage and « assistance » since the commencement of the voyage; (4) Demurrage due to the Shipowner on the voyage during which the lien claim arises (but not, apparently, damages for detention). All these

are included as accessories of the ship and freight. Freight and passage money for the voyage during which the lien claim arises are likewise included, and these and all the above accessories are subject to the lien, whether they are still due or are in the hands of the Master or the representative of the owner (Article 11). This last provision may often result in great hardship to the Master or ship's agent, who, in ignorance of the lien, may have made advances to the owner in consideration of his being entitled to recoup himself out of the freight which he has collected. The inclusion of the above personal rights of the shipowner in the property subject to maritime lien must also peculiarly prejudice the rights of mortgagees and debenture holders under the mortgage agreements commonly in use, and also the rights of underwriters under the principle of subrogation.

Article 10.

10. — The Convention makes a further drastic change by prescribing for maritime liens a period of limitation, which in the case of Master's disbursements and of necessaries is fixed at two years, and in the case of all other claims at one year. It is remarkable that while the Maritime Conventions Act, 1911, fixes the limitation period for proceedings *in rem* in cases of damage and salvage at two years, the Lien Convention extinguishes the maritime liens at the end of one year, so that for the second year there will presumably be a right *in rem* but no maritime lien. The general effect of the Convention is to substitute a period, strictly limited, for the existing principle that a maritime lien is lost only by reason of laches rendering it inequitable that it should be enforced. The Convention, however, declares that the municipal law of each State may otherwise provide for the period of limitation, and

may in particular provide that the Convention periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel to which the lien attaches in the territorial waters of the State in which the claimant has his domicile or his principal place of business. And under this reservation, an English Act of Parliament may deal with the matter in a manner similar to that provided by the second paragraph of s. 8 of the Maritime Conventions Act, 1911, in respect to proceedings *in rem*. But unless the matter is specially dealt with, the limitation prescribed by the Convention must seriously affect the value of maritime liens, especially as against foreign ships. And even if the matter is dealt with in the manner of s. 8 of the Act of 1911, the position of the maritime lien creditor will be much less favourable than it is at present.

Article 13.

11. — I have already dealt with a question which arises upon this Article when dealing with Clause (4) of Article 3. Article 13 emphasises the point that under the Convention the Master may create a lien in favour of himself or of the necessaries man, though the ship is under charter and though the Master or the necessaries man may know that the Master has no authority to pledge the credit of the owner.

---

12. — To sum up the effect of the Lien Convention upon the existing rights of Dock and Harbour authorities:

(i) It deprives them of the right of detention and sale for dock dues, and gives them in exchange the inferior remedy of a maritime lien.

(ii) It deprives them of the right of detention and sale

for damage to works and, while preserving to them the inferior remedy of a maritime lien, reduces that lien from the first to the last rank in order of priority, but reserves to each State power to give a higher rank to such claims.

(iii) It takes away nearly all its value from the right of detention and sale for expenses of wreck-raising by postponing such right to all maritime liens, but reserves to each State the power to restore to that right a position of priority, a power which may or may not be used. It also may cast an unfair burden upon the cargo owners in such cases.

(iv) It creates many new classes of maritime lien claims to compete with such maritime lien as it gives to Dock and Harbour Authorities.

(v) It entirely alters the order of priority of maritime liens, putting the damage lien last, and also giving liens on the last voyage precedence over liens on preceding voyages.

(vi) It imposes a strict period of limitation for maritime liens.

(vii) It brings within the property subject to maritime liens a number of personal rights of the Shipowner, and thereby reduces the assets of the Shipowner available for his general creditors.

Part II. — Draft convention M.C. 2.

Limitation of Liability.

13. — Speaking generally, the draft Convention on limitation of liability will work an entire change of our present law of limitation, and will affect all classes of persons who have claims against Shipowners. Among others, the rights of Dock and Harbour Authorities will be most seriously diminished. It will be convenient to consider the effect of the Convention as contrasted with existing law : (A) as regards the causes of action in respect of which the Shipowner is entitled to limit his liability; (B) as regards the limit he is entitled to set to his liability; (C) as regards the several causes of action which he is entitled to set against a single limit of liability.

(A). — *Causes of action to which limitation is to apply.*

14. — The causes of action in respect of which the shipowner is, under the Convention, entitled to limit his liability, are defined by Articles 1 and 2. These Articles make many most important additions to the causes of action in respect of which limitation under our law applies. The existing rights in this respect are prescribed by s. 503 of the Merchant Shipping Act, 1894, which consolidated the earlier statutory provisions as to Shipowner's limitation in respect of damage to property and persons afloat, and by s. 1 of the Merchant Shipping Act, 1900, which extended the right to cases of damage to property and rights on land, and, in return, gave to Dock and Harbour Authorities some right of limitation in respect of damage to vessels and goods on board them. The effect of these Statutes, as regards Shipowners, is as follows : —

(a) As regards persons on board the ship, the right to limit is confined to loss of life or personal injury.

(b) As regards goods, merchandise, or things on board the ship, it is confined to damage thereto or loss thereof.

(c) As regards another ship, it is confined to loss or damage caused thereto by reason of the improper navigation or management of the ship.

(d) As regards persons on board another ship, it is confined to loss of life or personal injury by reason of the improper navigation of the ship.

(e) As regards goods, merchandise, or things on board another ship, it is confined to loss thereof or damage thereto caused by reason of the improper navigation or management of the ship.

(f) As regards property and rights in general, whether on land or water, and whether fixed or movable, it is confined to loss thereof or damage thereto caused by the improper navigation or management of the ship.

In all the above cases, limitation is confined to occurrences happening without the actual fault or privity of the Shipowner.

In addition to the above, there is a total exemption from loss or damage happening without the Shipowner's actual fault or privity, where goods, merchandise, or things on board are lost or damaged by fire on board, and where gold, silver, and certain other valuables are lost or damaged by robbery or embezzlement, unless their nature and value have been declared at the time of shipment (Merchant Shipping Act. 1894. s. 502).

The above are all the causes of action in respect of

which the Shipowner is entitled to limit his liability. They may be summed up by saying that (1) as carrier of persons and goods, and as employer of seamen, he can limit his liability to damages, whether in contract or in tort, so far as such liability arises from loss of life or goods, or injury to persons or goods, and (2) for liabilities arising out of the negligent navigation of the ship, he can limit his liability to damages in respect of loss of life and personal injuries to persons on board another ship, and (3) for liabilities arising out of the negligent navigation or management of the ship, he can limit his liability to damages, whether in contract or in tort, in respect of property and rights outside the ship.

An examination of the several clauses of Articles 1 and 2 will show that to the above are added numerous other causes of action.

(i.) Article 1 (1) « Compensation due to others by reason of damage caused, whether on land or on water, by the acts and faults of the Master, crew, pilot or any other person in the service of the vessel ».

These words involve several extensions of the existing right. (a) They include loss of life and personal injuries to persons on land. (b) As regards damage to another ship or persons or goods on board another ship or other property or rights, they do not confine the right to limit to cases where the damage is caused by reason of the improper navigation or management of the ship, but extend it to all cases where the damage is caused by the act or fault of the Master, crew, pilot or any other person in the service of the vessel. It will therefore apply to any damage caused by any of such persons while acting within the scope of their employment. On the other hand, it may be doubted whether the words of the Convention do include a case like *The Warkworth*, 9 P. D. 145, where

the fault was the fault of the owners' marine superintendent on shore.

(ii) Article 1 (2) « Compensation due by reason of damage caused to cargo delivered to the Master to be transported, or by reason of damage caused to any goods and property on board ». By these words the right to limit is not confined to cargo on board the ship. It is extended to include cargo delivered to the Master to be transported, whether it be on board the ship or not. This would include cargo received alongside in the custody of the ship, and cargo transshipped as in *The Bernina,* 12 P. D. 36, and cargo discharged and still in the custody of the ship.

(iii) Article 1 (3) « Liabilities arising on bills-of-lading signed by or on behalf of the Master ». Except so far as this includes loss of or damage to cargo on board, which is already covered by Article 1 (2), this is an entirely new subject of limitation. The words are very wide and seem to include all possible causes of action against the owner arising out of bills-of-lading.

(iv) Article 1 (4) « Compensation due by reason of the breach of a contract through faults of navigation ». These words, again, are very wide. Presumably they include liabilities over and above liability in respect of persons and goods on board, which is already covered by Article 1 (1). Apparently they include every liability of a Shipowner for breach of any contract, provided the breach is brought about by a fault of navigation, *e. g.*, breach of a contract by charter-party to be ready to load by a certain date; or breach of a towage contract, though not resulting in damage to the ship; or any breach of a passenger contract, though not involving loss of life or

personal injuries caused by a fault of navigation. Such breaches, and many others might be mentioned, are entirely new subjects of limitation.

(v) Article 1 (5) « Liabilities arising out of any obligation to raise the wreck of a sunken vessel or any responsibilities connected therewith. » This clause directly affects and will most seriously alter the rights of Dock and Harbour Authorities. It creates an entirely new subject of limitation. Wherever, by Statute law, a Dock or Harbour Authority has a right *in personam* for the expenses of wreck raising, whether such right be for the expenses as a whole or for the balance unsatisfied by a sale of the property recovered, that right is a right to which no limitation applies. It is true that some Dock and Harbour Authorities have not got such a right *in personam*, and can look only to the property for reimbursement. But the right *in personam* against the person who is, at the time the expenses are incurred, owner of the vessel which is an obstruction, belongs to every Authority whose act incorporates s. 56 of the Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1847 (see *The Crystal*, 1894, A. C. 508), and other authorities have the like right expressly given them by their Special Acts (see, for instance, *The Ettrick*, 6 P. D. 127). Others again have a similar right against the person who is the owner at the time the vessel becomes an obstruction, notwithstanding that he has ceased to be the owner at the time the expenses are incurred (see, for instance, *The Wallsend*, 1907, P. 302; Thames Conservancy Act, 1894, s. 77; Clyde Navigation Acts, 1868, s. 33, and 1899, s. 49; Tyne Improvement Act, 1890, Taff Vale Railway Act, 1912, s. 26; North Eastern Railway Act, 1911. s. 48; Swansea Harbour Act, 1907, s. 18; Barry Railway Act, 1908, s. 23; and London and North Western Railway Act, 1912, s. 46).

To make such rights as these subject to the limitation

fixed by the Convention will be to deprive them of all their value. Unless it is destroyed by the Lien Convention, the Dock and Harbour Authorities have a first charge on the sunken vessel for reimbursement of their expenses. They only need the personal liability for the balance of expenses not covered by the value of the property recovered. And to limit the total liability of the Shipowner to the value of the vessel, her freight and accessories, is practically to say that the personal liability shall cease to exist.

In this connection it is not easy to forecast the effect of giving the Shipowner the right to limit in respect of liability for wreck-raising expenses, in cases where the ship with cargo on board is an obstruction and the Dock or Harbour Authority has the right to treat ship and cargo as a common fund to answer the expenses. But it may well be that the effect in many cases will be to relieve the Shipowner at the expense of the cargo-owner.

(vi) Article 1 (6) « Compensation for assistance and salvage ».

(a) It is difficult to understand why salvage is introduced at all in this Article. Of course a salvage award against the vessel cannot exceed the value of the vessel. But the introduction of salvage is not without a serious consequence. For if, as is probable, the Shipowner is enabled by the Convention to set several causes of action against a single limit of liability (see paragraph 20 below) it makes all the difference to the shares of the other claimants to the fund if salvor is made a participant.

(b) I have already pointed out that if « assistance » is to be given any meaning, it must denote help to a vessel in circumstances which do not constitute it a sal-

vage service. And to allow limitation in respect of such claims as work done under a towage contract or under a contract for work and labour seems remarkable, and will prejudice other claimants to the fund in the way already indicated in the case of salvage.

(vii) Article 1 (7) « The contribution due from the vessel or freight to general average ». All that I say above in reference to salvage, I repeat in reference to general average.

(viii) Article 1 (8) « Liabilities arising on contracts entered into or acts done by the Master away from the vessel's port of registry by virtue of his legal powers, where such contracts or acts were necessary for the preservation of the vessel or the continuation of the voyage if the necessity was not caused by any insufficiency or defect in equipment or stores at the commencement of the voyage ». This is an entirely new subject of limitation.

15. — To the generality of the provisions of Article 1, certain exceptions are made by Article 2.

Article 2 (1) — Limitation is not to apply to « obligations arising from faults of the owner ». This is our existing law. But the concluding paragraph of Article 2 makes one important exception, which is not made by our law. For it gives a right of limitation to a Master, who is also owner or part owner, in respect of his own faults of navigation.

Article 2 (2) — Limitation is not to apply to liabilities arising on bills-of-lading signed by or on behalf of the master [Article 1 (3)] or to liabilities arising on the contracts entered into or acts done by the Master specified

in article 1 (8), « where the owner has expressly authorised or ratified the acts in question ». The meaning of this is not at all clear. As regards bills-of-lading, is « the act in question » the making of the contract, or the breach? If it be the making of the contract, then, where the Master has general authority to sign bills-of-lading in a particular form, is every bill-of-lading in that form to be regarded as expressly authorised or not? If it be the breach, then, in cases where the ship is under charter but the bills-of-lading are (as usual) so signed as to create a contract between shipper and Shipowner and a breach is expressly authorised or ratified by the charterer but not by the owner, is the owner nevertheless to be entitled to limit his liability ? To these and other questions which will arise, especially in cases where the ship is under charter but the bills-of-lading are contracts with the Shipowner, I can derive no clear answer from the terms of the Convention.

Article 2 (3) — Limitation is not to apply to « obligations resulting from the engagement of the Master, crew or other persons in the service of the ship ». So far as regards compensation under the Workmen's Compensation Acts, this is probably the existing law. But so far as regards claims for damages, when they exist, whether for loss of life or for personal injuries, or for loss of effects, our law makes no distinction between claims of Master and crew and claims of other persons. In respect of loss of life and personal injuries to the crew and other persons in the service of the ship, the last paragraph of Article 8 leaves the limit to be fixed by the national law of each State.

16. — The result of the above considerations is that Dock and Harbour Authorities are affected in two ways

by the extension of the causes of action to which limitation is to apply. They are directly affected by the new right to limit in respect of the expenses of wreck-raising. They are indirectly affected by the introduction of a number of new rights of limitation, with the result that the claims ranking against the fund will be increased and the share of each participant diminished.

(B). — *Limit of Liability.*

17. — A yet more vital change in existing law is made by the provisions as to the limit of liability which are contained in Articles 1, 4, 5 and 8. At present the limit fixed by the Merchant Shipping Act, 1894, is substantial, uniform and easily ascertained. It is, in respect of loss of life or personal injury, £ 15 per ton, and in respect of other liabilities £ 8 per ton of the ship's tonnage, ascertained in the manner prescribed by the Act. It is important to remember that this measure of liability is the considered policy of the Legislature. When the principle of limitation was first introduced into English law, the limit adopted was based on the foreign model and fixed at the value of the ship and freight, (see 7 Geo. II. c. 15; 26 Geo. III. c. 86 and 53 Geo. III. c. 159). The Merchant Shipping Act, 1854 (s. 504) maintained the limit of the value of ship and freight, except that it for the first time fixed a limit of £ 15 a ton in respect of loss of life and personal injuries. But in 1862 the value of ship and freight was wholly discarded as the measure of liability, and the present limits of £ 8 and £ 15 per ton were finally established (Merchant Shipping Act, 1862, s. 54, and Merchant Shipping Act, 1894, s. 503). At the same time the right of limitation was extended to owners of foreign ships.

For this substantial and uniform limit, the Convention

substitutes a limit, which, according to the circumstances of each particular case, will vary from an amount equal to the present limit down to nothing. It fixes the limit at the value of the ship and two-thirds of the freight, passage money and demurrage, together with certain « accessories », but subject to two provisoes. The first is that, « except in the cases mentioned in paragraphs 5, 6 and 7 » of Article 1, the limit is not to exceed £ 8 per ton, whatever be the actual value of the ship, &c. This would apparently except from the operation of the proviso liabilities for wreck-raising expenses (paragr. 5). But on reference to the draft in French it will be seen that « paragraphs 5, 6 and 8 » is a misprint for « paragraphs 6, 7 and 8 », which relate to salvage, general average and necessaries. The second proviso is that, in respect of claims for loss of life and personal injuries, the limit is to be £7 per ton in addition to the value of the ship, &c., not exceeding £ 8 per ton (Article 8). In the result, the Shipowner cannot, in respect of claims other than salvage, general average and necessaries, and other than for loss of life and personal injuries, be liable for more than £ 8 per ton, and, if the ship, freight and accessories are worth less than £ 8 per ton, he is to be liable only for their value, even if that value be nothing. In respect of claims for loss of life and personal injuries, he cannot be liable for more than £ 15 a ton, and, if the ship, freight and accessories are worth less than £ 8 per ton, he is to be liable only for their value plus £ 7 per ton. In respect of claims for salvage, general average, and such necessaries as come within paragraph (8) of Article 1, he cannot be liable for more than the value of the ship, freight, and accessories. It may safely be said that in the great majority of cases the ship will be worth much less than £ 8 per ton; in many cases it will be worth nothing, for the ship will have been lost. Two-thirds of the freight,

passage money and demurrage (Article 4), and the « accessories » mentioned in Article 5, are no adequate substitute for a fixed sum per ton of the ship's tonnage. Their value may in some cases represent a substantial sum, but will often be non-existent and, in general, comparatively small.

It is true that, in respect of damage occasioned to ports, docks and navigable ways, a note to Article 1 reserves to each State the right to maintain a limit of £ 8 per ton, irrespective of the value of the vessel and freight. But this power may or may not be exercised, and, even if it is exercised, a Dock or Harbour Authority will still be prejudiced by the introduction of a number of new competing claimants to so much of the fund as is represented by the value of the ship.

18. — Besides its effect upon the rights of creditors of the Shipowner, this change in the limit of liability must have the result of greatly increasing litigation. At present a limitation suit is an inexpensive proceeding, depending upon a few simple issues; the tonnage of the ship is easily established and applied to the figures of £ 8 or £ 15 as the case may be, and no contest arises. But under the Convention there will arise a number of issues, each of them inviting controversy and requiring proof. What is the value of the ship and of the freight ? Is the Shipowner entitled to demurrage, and in what sum ? Does « demurrage » include damages for detention ? Has the ship sustained material damage, not repaired, or has freight been lost, and what has been received by the Shipowner as compensation therefore since the commencement of the voyage ? Has the Shipowner become entitled in general average for sacrifices of ship not yet repaired or for loss of freight, and has he become entitled to salvage remuneration, and what has been received by

him under those heads since the commencement of the voyage ? (See Articles 4, 5 and 6). In connection with these questions, there will be the further question of what is « the voyage », the answer to which is, to my mind, but little, if at all assisted by the alternative definitions of Article 6. And all these questions may arise whether limitation be sought by a separate suit or pleaded by way of defence to actions.

19. — In reference to the « accessories » mentioned in Article 5, I should add that it is difficult to understand why their addition to the value of the ship should be made to depend upon whether they have been actually paid to the owner. The idea seems to be to treat as one whole the ship and its earnings and other rights attaching to it, and there seems no reason why the remedy of the creditors should be greater or less according as those rights have been converted into money payments or are still choses in action. Though, of course, if choses in action are to be included, as would seem to be just, the difficulty of ascertaining their value, and therefore the limit, will be much increased.

(C). — *What causes of action may be set against a single limit.*

20. — This is nowhere precisely defined in the Convention, but it is a question of vital importance. At present, the principle is simple; s. 503 (3) of the Merchant Shipping Act, 1894, prescribes that the Shipowner shall be liable for loss, injury or damage arising *on distinct occasions* to the same extent as if no other loss, injury or damage had arisen (cf. s. 3 of the Merchant Shipping Act, 1900). And whether two losses which are not simultaneous do arise « on distinct occasions » depends on

whether they arise from one act of negligence or breach of contract or from separate and distinct acts or breaches (See *The Creadon*, 5 Asp. 585, and *The Schwan*, 1892, P. 434). For instance, if the ship is in collision with two others as the result of one act of negligence, the Shipowner can set up one limit of liability to answer both claims; but if the ship is successively in collision with two others as the result of separate and distinct acts of negligence, he is answerable to each claimant to the full amount of his limit. So, if a ship is in collision and is sunk with the loss of her cargo, and the Shipowner is liable both to his own cargo owners and to the other ship, he can set up one limit of liability to answer both claims; but if the cargo has been damaged on a voyage and subsequently by a separate act of negligence the ship is in collision with another ship, the Shipowner is severally answerable to the cargo-owner and to the other Shipowner to the full amount of his limit.

How does the Convention deal with this matter ? I confess that I have failed to understand what is intended. Article 3 prescribes the point of time at which the value of the ship is to be taken. Article 7 says that « claims attaching to a single accident, or claims as respects which, in the absence of an accident, the value of a ship is » (*i. e.*, under Article 3) « ascertained in a single port, rank with one another against the amount representing the limit of the owner's liability, regard being had to the rank of their respective liens ». Article 9 says that if the vessel is arrested in the course of her voyage, and bail is given, the claimant who has obtained such bail is not to be affected by subsequent events, nor is the fact that bail has been given to derogate from the rights of other claimants. But I cannot, from these Articles, arrive at any clear view as to whether the Shipowner is to be

entitled to set up a single limit against all claims on the same voyage, or whether a single limit is confined to claims arising on a single occasion, or whether something between these two is intended. I *think* the intention is to depart very greatly from the present rule and to enable the Shipowner to set up one limit of liability against many claims, in cases where he is now liable severally to each claim. To the extent to which the existing rule is altered, it is obvious that it is altered to the prejudice of Dock and Harbour Authorities, whether as claimants for damage to works or as entitled to recover the expenses of wreck-raising.

Article 11,

21. — (a) This Article makes a further serious alteration in the law by extending to a charterer under any kind of charter the right to limit his liability, as if he were the owner, in respect of all causes of action mentioned in Article 1. The present position of the charterer is that, by s. 71 of the Merchant Shipping Act, 1906, and s. 503 of the Merchant Shipping Act, 1894 (see *Sir John Jackson Ltd.* v. *Owners of the Blanche*, 1908, A. C. 126) a *demise* charterer has the same right to limit as an owner. Article 11 not only extends this right to any charterer, whether by demise or otherwise, but gives him the right to limit in respect of all the causes of action enumerated in Article 1.

(b) Further, besides putting every kind of charterer on the same footing as an owner, Article 11, according to the draft in English, also gives the right to limit, as if he were the owner, to every « person other than the owner of the vessel . . . liable under one of the heads enumerated in Article 1 or Article 8 ». So far as this includes mortgagees in possession, vendors in pos-

session, or persons to whose use the ship has been entrusted by the owner, there is no difference in principle between such persons and a charterer; and if the right to limit ought to be given to charterers, it ought to be given to such persons. But the words « person other than the owner » are very wide. They would include persons wrongfully in possession of the ship. They would also, apparently, include persons not in possession of the ship at all. For instance, these words of Article 11 read with Article 1 (4) would give a right to limit to any person liable for breach of any contract where the breach arose from a fault of navigation. There is nothing to limit this to a fault of the contractor or his servants. And it would be a very doubtful question whether a person, contracting to carry goods by sea and procuring a Shipowner to carry them, would not be entitled to limit his liability wherever the breach of his contract to carry was brought about by a fault in navigation of those in charge of the ship upon which he shipped the goods. Such a contractor has, at present, no right to limit (see *Doolan* v. *M. R. Co.*, 2 A .C., at p. 808), except if and so far as a Railway Company in the United Kingdom may have such a right under s. 12 of the Regulation of Railways Act, 1871. It should, however, be pointed out that the French draft of the Convention does not say « a person other than the owner », but « l'armateur non-propriétaire », and « l'armateur », does not, I apprehend, include such a contractor. But if it does not, the Railway Companies of the United Kingdom will lose the right to limit given them by s. 12 of the Act of 1871.

22. — There is a further point which is not clear. In respect of what vessels is limitation to be allowed ? The heading of the draft Convention refers to « sea-going vessels », the Articles to « vessels ». If the intention is

to restrict the right to limit to sea-going vessels, it is presumed that an Act giving statutory force to the Articles would be so restricted, and presumably such an Act would repeal the existing statutory provisions as to Shipowner's limitation, *i. e.*, s. 503 of the Merchant Shipping Act, 1894, and the Merchant Shipping (Liability of Shipowners) Act, 1898, and the Merchant Shipping (Liability of Shipowners) Act, 1900, s. 1, and the Merchant Shipping Act, 1906, s. 70. If that were done, the result would be that the existing right to limit would in some cases be taken away. At present the right is not confined to owners of sea-going vessels. It belongs to the owners of every description of vessel used in navigation not propelled by oars, and, in the case of a British ship in course of construction in British dominions, also extends to every description of vessel intended to be used in navigation not propelled by oars. The addition of the word « sea-going » would make the right inapplicable to dock and river craft of whatever description, whether propelled by oars or not. It would also, apparently, make it inapplicable to a ship in course of construction which had not yet become a sea-going vessel, and would so deprive owners, shipbuilders and others of the protection given by the Merchant Shipping Act, 1898, as amended by s. 70 of the Merchant Shipping Act, 1906.

---

23. — To sum up the effect of the Limitation of Liability Convention upon the existing rights of Docks and Harbour Authorities :

(i.) It for the first time entitles the Shipowner to limit his liability for wreck-raising expenses.

(ii.) It entitles the Shipowner to limit his liability in

respect of many causes of action in addition to those in respect of which he is at present entitled to limit, and thereby introduces many new claimants against the fund which represents the limit in competition with claims for damage to works or wreck-raising expenses.

(iii.) So far as can be understood from the language of the Convention, it entitles the Shipowner to set a single limit of liability against the combined claims of many claimants, and thereby entirely annuls the rule that, for claims arising on each separate occasion, he is liable to the full extent of the limit.

(iv.) It substitutes for the limit of £ 8 per ton a limit of the value of the ship together with certain freight and accessories, or, except in cases of salvage, general average and necessaries, £ 8 per ton, whichever is the smaller, and in cases of salvage, general average and necessaries, the value of the ship, &c.

(v.) It substitutes for the limit of £ 15 per ton a limit of the value of the ship, together with certain freight and accessories, plus £ 7 per ton, or £ 15 per ton, whichever is the smaller.

(vi.) It may deprive Dock and Harbour Authorities, as owners of non-seagoing vessels, of their right to limitation.

24. — If Dock and Harbour Authorities are to be protected from these consequences, the draft Limitation Convention will need to be amended by the omission of paragraph (5) from Article 1, and the addition of a saving clause in terms which I suggest should be as follows : — « Nothing in these provisions shall be deemed

to apply to any liability of owners of vessels or of others to Authorities administering harbours, docks, piers or navigable ways, or to affect the rights of such Authorities under the municipal laws of each State in reference to wrecks and obstructions to navigation and the recovery of expenses in connection therewith ».

---

25. — In conclusion, it will be convenient to summarise the chief points in which the two Conventions will prejudice the three interests of Dock and Harbour Authorities which are most seriously affected, namely, dock dues, claims for damage to works, and conservancy charges for removal of wrecks and other obstructions. —

(i) *As to dock dues* —

(a) The Authorities will lose their paramount right of detention and sale, and will obtain, in exchange, the inferior remedy of a maritime lien.

(b) Such maritime lien will rank with several other maritime liens, including some for claims not at present secured by a maritime lien.

(c) Such maritime lien if it arose on a previous voyage will be postponed to all maritime liens arising on the last voyage.

(d) Such maritime lien will cease to exist at the expiration of one year.

(ii) *As to damage to works* —

(a) The Authorities will lose their paramount right to detention and sale.

(b) The Authorities will have preserved to them the inferior remedy of a maritime lien; but

(c) Such maritime lien, which at present is practically first in order of priority, will, according to the text of the Articles, rank last. Excepting other damage liens, it will be postponed not only to all maritime liens for claims now secured by maritime liens, but to many new maritime liens for claims which are for the first time to be secured by maritime liens; and as to other damage liens, it will rank equally with them if they and it arise on the same voyage, but if it arises on a previous voyage, it will be postponed to damage liens arising on the last voyage.

(d) It is proposed that the *Protocole de Clôture* should reserve power to each State to give a different rank to such maritime lien.

(e) Such maritime lien will cease to exist at the expiration of one year.

(f) To the claim for damage to works, the Shipowner will be able to limit his liability to the value of the ship with certain freight and accessories, or £ 8 per ton, whichever is the smaller sum. But it is proposed that the *Protocole de Clôture* should reserve power to each State to fix the limit, in cases of such damage, at £ 8 per ton, irrespective of the value of the ship, &c.

(g) Against the sum so limited the claim for damage to works may and probably will have to compete with many other claims, for the Limitation Convention not only allows limitation against many causes of action which are at present not subject to limitation, but, apparently, also entitles the Shipowner to set a single limit of liability against the combined claims of many clai-

mants, notwithstanding that the claims have arisen on separate occasions.

(iii) *As to conservancy charges for removal of wrecks and other obstructions* —

(a) The Authorities will, according to the text of the Articles, lose their paramount right of detention and sale, for their claims will be postponed to all maritime liens, both the existing liens and the new liens created by the Lien Convention. But it is proposed that the *Protocole de Clôture* should reserve power to each State to restore to that right a position of priority.

(b) The Authorities will be prejudiced in their claims *in personam* by the addition to the property subject to maritime liens of a number of personal rights of the Shipowner and the corresponding reduction of the Shipowner's general assets.

(c) To the claim for expenses of wreck-raising, the Shipowner will be able to limit his liability to the value of the ship with certain freight and accessories, or £ 8 per ton, whichever is the maller sum.

(d) Against the sum so limited the claim for expenses of wreck-raising will, for the reasons already stated, have to compete with many other claims.

26. — I should add that, while considering the Draft Conventions the subject of this Report, I have also considered the representations, by letter and interview, which have already been made by the Dock Authorities to the Board of Trade. Those representations had reference to earlier drafts of the Conventions which differed in detail from the present drafts, but the conclusions at which I

have arrived and set forth in this Report show that those representations were fully justified and that in substance they continue to apply to the drafts now under consideration.

MAURICE HILL.

2, King's Bench Walk,
Temple.

5th February, 1914.

Copy.

WESTMINSTER PALACE HOTEL.
LONDON,
24*th February*, 1914.

SIR,

MARITIME CONVENTIONS.

The Dock, Harbour and Conservancy Authorities (in this letter called « Dockowners ») whose names are set out in the Schedule to this letter, and most of whom were represented at the Deputation to the President of the Board of Trade, now The Right Hon. Sir Sydney Buxton, G. C. M. G., on the 17th March, 1913, have, as requested, taken into consideration the draft Conventions (the 3rd set of drafts they have received), viz. : — (i.) Hypothecations and Maritime Liens, M. C. 3; (ii.) Limitation of Liability, M. C. 2, forwarded to them with the Board of Trade's circular letter of the 18th October, 1913.

The Dockowners desire to point out that notwithstanding the importance of the objections to the similar provisions in the previous draft Conventions, set out in their letter to the Board of Trade of 23rd June, 1910, repeated in their letter of 8th April, 1911, and supported by their representatives at the Deputation on the 17th March, 1913, little, if anything, has been done in the revised draft Conventions to give effect to their representations.

It must be recognised that the position of Dockowners in this Country, where the Docks and Harbours are with but few exceptions managed as commercial undertakings or as independent Trusts for the benefit of Trade, differs

widely from that of Foreign Dock and Harbour Authorities, whose undertakings are, generally speaking, State or semi-publicly owned.

Having regard to the great importance of the subject to the interests which the Dockowners represent, they have thought it well to obtain an authoritative opinion of their position under the existing law of the land, and how that position would be altered and affected if the Conventions should be adopted in the form of the present drafts; and they now have the honour to forward herewith a print of the exhaustive Report prepared for them by Mr. Maurice Hill, K. C.

It his Report Mr. Hill draws attention (paragr. 26) to the fact that the representations already made to the Board of Trade by the Dockowners were fully justified, and that in substance they continue to apply to the draft Conventions now under consideration.

It is evident from this statement of the law that the legal security of British Docks will be seriously altered to their prejudice should the Conventions be sanctioned. The Dockowners therefore repeat the appeal contained in their first communication to the Board of Trade of the 23rd June, 1910 (the argument of which is strongly confirmed by the researches and opinion of Mr. Maurice Hill), to the following effect : —

« Shipowners and Merchants, whose property is conti-
» nually passing from one country to another throug-
» hout the world, and whose liabilities, rights and con-
» duct are consequently subject to varying systems of

» jurisprudence, may find it to their interest to enter
» into a give-and-take arrangement whereby advantages
» enjoyed in one country are abandoned or modified in
» exchange for a compensating modification of conditions
» ruling in another country. But the trade and concerns
» of Dockowners are not cosmopolitan in this sense. The
» property of British Docks is permanently situated in
» British territories, and the capital invested in it,
» amounting to many millions sterling, has been sub-
» scribed in the expectation that it would remain subject
» to the control, and enjoy the protection of the British
» law alone. In many cases this position has been assured
» to Dockowners by special Acts of Parliament, upon
» the faith of which large sums of capital have been
» raised. The Dockowners therefore submit that there is
» no just occasion for embracing their concerns within
» the operation of the proposed Conventions at all. They
» have nothing whatever to gain by the change, and they
» respectfully ask that the Conventions may be amended
» so as to exclude British Dockowners, their property,
» powers, rights and privileges from the operation of
» the treaties. »

The Dockowners' views being already so fully before the Board of Trade, and confirmed as they are by Mr. Hill's Report, there does not appear to be anything further that they need add, except to conclude this letter in similar terms to their letter of the 8th April, 1911, viz. : — That although their objections have apparently so far been overlooked by those responsible for the present (3rd) drafts of the Conventions, the Dockowners feel that their case is such a good one that they can with confidence rely upon the Board of Trade again giving

effect to the views expressed in their letters to Mr. W. C. Thorne of the Mersey Dock Board, of the 22nd February, 1910, and to Mr. A. Beasley, the Chairman of the Bristol Channel Dockowners' Association, of the 7th September 1910, by providing that the draft Conventions are settled in terms which will not affect Dockowners' existing rights, privileges and powers.

We are, Sir,

Your obedient Servants,

A. BEASLEY,
Bristol Channel Dock Owners' Association.

T. R. MACKENZIE,
Clyde Navigation.

DIXON H. DAVIES,
Great Central Railway.

W. BISHOP,
London and South Western Railway.

W. C. THORNE,
Mercey Docks and Harbour Board.

R. F. DUNNELL,
North Eastern Railway.

F. AYLIFFE,
Port of London Authority.

J. MC D. MANSON,
Tyne Improvement Commission.

The Rt. Hon. JOHN BURNS, M. P.,
President of the Board of Trade.

MARITIME CONVENTIONS.

SCHEDULE.

List of Dock, Harbour and Conservancy Authorities referred to on page 1 of letter to the President of the Board of Trade, dated 24th February, 1914.

Aberdeen Harbour Commission.
Alexandra (Newport and South Wales) Docks and Railway Company.
Ardrossan Harbour Company.
Aire and Calder Navigation.
Ayr Harbour Trust.
Barry Railway Company.
Belfast Harbour Commission.
Blyth Harbour Commission.
Boston Harbour Trust.
Bristol Docks Committee.
Caledonian Railway Company.
Cambrian Railway Company.
Cardiff Railway Company.
Clyde Navigation Trust.
Cork Harbour Commission.
Dublin Port and Docks Board.
Dundee Harbour Trust.
Furness Railway Company.
Great Central Railway Company.
Great Eastern Railway Company.
Great Yarmouth Port and Haven Commission.
Greenock Harbour Trust.
Hull and Barnsley Railway Company.
Ipswich Dock Commission.
King's Lynn Docks and Railway Company.
Leith Dock Commission.

SCHEDULE (*continued*).

Llanelly Harbour Trust.
Londonderry Port and Harbour Board.
London and South Western Railway Company.
Manchester Ship Canal Company.
Maryport Harbour Commission.
Medway Conservancy.
Lersey Docks and Harbour Board.
Milford Docks Company.
Newport Harbour Commission.
North British Railway Company.
North Eastern Railway Company.
Penarth Dock and Harbour.
Port of London Authority.
Port Talbot Railway and Docks Company.
Ribble Navigation.
River Wear Commission.
Sharpness New Docks and Gloucester and Birmingham Navigation Company.
Swansea Harbour Trust.
Tees Conservancy Commission.
Tyne Improvement Commission.
Waterford Harbour Commission.
Westport Harbour Commission.
Workington Harbour and Dock Board.

CONFÉRENCE D'ANVERS

JUILLET 1921

COMPTE RENDU

ANTWERP CONFERENCE

JULY 1921

REPORT OF PROCEEDINGS

JEUDI, 28 JUILLET 1921.
THURSDAY, 28th JULY 1921.

Séance d'ouverture
Inaugural sitting

La séance est ouverte à 10.30 heures.

M. Louis FRANCK, *Ministre des Colonies.* — Messieurs, au nom du Gouvernement belge, je suis heureux de souhaiter la bienvenue à la XIIe Conférence de droit maritime international. Le Gouvernement se félicite qu'après la période terrible de la guerre, vous ayez bien voulu faire à notre pays l'honneur de tenir chez lui la première conférence qui marque la reprise de vos travaux, de ces travaux dont il estime hautement l'utilité et le profond intérêt.

L'Association Belge de Droit Maritime, dont j'ai l'honneur d'être le président, s'associe à ces vœux de bienvenue. Mais un regret domine les souhaits d'hospitalité que nous vous adressons: c'est que ce ne soit pas notre vénéré président M. Charles Le Jeune qui soit à cette place pour vous accueillir. (Appl.) Peu d'hommes ont rendu au droit maritime international des services aussi signalés. Nul n'a apporté à cette belle œuvre une activité plus grande, un dévouement plus persévérant, une plus noble et plus haute intelligence. (Appl. répétés.)

C'est, Messieurs, au mois de juillet 1896 que le premier fascicule de travaux et de rapports proposant la

création du Comité Maritime International est parti de cette même ville d'Anvers: il y a vingt-cinq ans de cela. *Longi œvi spatium !*

Le but que nous nous proposions était assurément utile et élevé: donner à la mer, lien naturel entre les peuples, le bénéfice d'un droit uniforme, rationnel, délibéré, équitable dans son inspiration, pratique dans son texte. Mais que de difficultés ne se présentaient pas sur le chemin des réformateurs; que d'écueils et de tempêtes ne courait pas le risque de rencontrer le navire qui modestement quittait ce grand port ! Il y avait tout d'abord la complexité de la tâche: tant de lois divergentes, tant de conflits de droit auxquels peuvent se rattacher des intérêts contradictoires. Il y avait ensuite le particularisme national. C'est, en effet, comme vous le savez, un phénomène curieux: au début du développement économique du monde moderne, quand le commerce tend à s'écarter des côtes des mers étroites, au moment où après la découverte de l'Amérique et de la route des Indes, il va prendre pour la première fois un caractère vraiment mondial, c'est en somme un droit uniforme qui règle les choses de la mer. Sous ces noms archaïques de Lois de Wisby, des Rôles d'Oléron, des Coutumes de Flandre ou de Westcapelle, c'est en somme le même droit qui du fond de la Baltique jusqu'aux colonnes d'Hercule régit les droits et obligations des navigateurs, tandis qu'ils sont dans la Méditerranée soumis aux usages codifiés dans le Consulat de la Mer.

Mais voisi que le commerce s'internationalise, et par un bizarre contraste le droit se différencie. C'est que de plus en plus le droit des juristes, le droit des ordonnances et des lois a pris une influence dominante; dans cette transormation, trop souvent des conceptions théoriques ou des règles inspirées par le droit commun commercial

ou civil, sont venu imprimer leur marque sur les coutumes maritimes et, au lieu de les orienter vers l'unité, les ont laissés s'épanouir dans une diversité qui était contraire à leur but. Comment remonter un courant aussi ancien ? Et puis, il y avait cet autre obstacle dont un ministre et un parlementaire ne peut naturellement parler qu'en termes respectueux: il y avait les parlements. Est-ce que c'est médire d'eux que d'émettre cette hypothèse que des problèmes qui soulèvent les masses et agitent les passions politiques ou autres, y trouvent plus souvent audience que la solution de réformes simplement utiles au commerce international, que des progrès d'ordre juridique? Malgré tout cela vous et nous avons eu bon courage. Notre navire est parti, et si aujourd'hui, après vingt-cinq ans, nous regardons le voyage accompli, la route parcourue, nous constatons qu'il y a quand même un résultat, une œuvre qui est là, derrière nous. C'est pour vaincre ces multiples obstacles et résistances, pour avoir raison du particularisme national, pour ne pas résoudre les difficultés d'après des solutions abstraites et théoriques mais d'après les besoins de la pratique, pour obtenir l'oreille des parlements, que nous avons eu l'idée de faire appel non seulement aux jurisconsultes qui s'intéressaient aux questions de droit maritime, mais à ceux-là même qui doivent subir dans leurs intérêts, dans leurs soucis de tous les jours, les conséquences des bonnes ou des mauvaises lois ; les bienfaits de l'une, les nuisances de l'autre. Nous avons considéré que dans notre œuvre, l'armateur, le négociant, l'assureur, le dispacheur, l'intéressé direct, devait avoir un rôle prépondérant ; que la tâche du jurisconsulte était de discerner ce qui dans cette communauté maritime était la pensée générale, ce qui parmi ces intérêts divergents, était commun; de discerner aussi

quelle est, entre les diverses solutions, la meilleure ; d'apporter sa science et son expérience; mais qu'en dernière analyse le jurisconsulte devait tenir la plume et que c'était l'homme de la pratique qui devait dicter la solution.

C'est dans cette pensée que nous avons créé nos associations nationales. Elles étaient au nombre de dix-sept avant la guerre, et assurément, — vous le savez tous pour y avoir eu une grande part, — cela a été en bien des occasions une tâche difficile non seulement de les organiser, mais de les faire vivre.

Je me souviens pour ma part que m'adressant, dans un port étranger, à un grand armateur, qui était un homme aux idées larges et lui exposant nos vues et nos projets, il me répondit en souriant: « *M. Franck, je suis tout prêt à vous aider; je n'y mets qu'une condition: c'est que vous me montriez le moyen que la journée ait 26 heures au lieu de 24.* » Je lui répondis: « *Donnez-moi seulement une heure demain, et votre nom; réunissez les 8 ou 9 personnes qui sont ici des hommes dévoués comme vous, aux idées générales et généreuses, et le reste suivra.* » Il voulut bien m'écouter et j'ai pu constater dans la suite qu'il est devenu un collaborateur actif de nos travaux. Nous avons réussi ainsi à créer ces associations et elles sont devenues les centres actifs du mouvement vers un droit maritime plus uniforme et plus juste. Puis nous avons réuni leurs délégués en conférences internationales. Mais si les congrès internationaux par eux-mêmes produisent souvent, par le seul fait qu'ils se réunissent, un résultat utile en mettant en rapport les hommes de diverses nationalités, en leur permettant de comparer leurs idées, en groupant dans une aspiration commune contreraient pas, il faut bien avouer que souvent, s'ils

ne donnent que ce résultat, ils finissent par laisser l'impression d'une activité qui tourne un peu dans le vide, pour laquelle les efforts dépensés ne sont pas en rapport direct avec le résultat obtenu. C'est pourquoi nous avons eu toujours la préoccupation, non pas seulement d'avoir de brillantes conférences, hospitalières et aimables, mais aussi d'aboutir à des solutions positives ; pour y arriver, de sérier les questions, de n'en abandonner une que nous avions prise en mains que lorsqu'elle avait été suffisamment travaillée, poussée, mûrie, pour qu'elle put, par elle-même, recommander notre travail aux gouvernements et aux parlements qui ont le dernier mot dans les décisions à prendre. C'est par cette méthode que nous avons obtenu la réunion de conférences diplomatiques et, comme vous le savez, après bien des efforts, l'introduction des deux premiers codes internationaux, l'un sur l'Abordage, l'autre sur l'Assistance et le Sauvetage, qui ont été arrêtés à Bruxelles par les plénipotentiaires de vingt-cinq Etats et qui sont aujourd'hui devenus la législation du monde.

En d'autres termes, — car le résultat obtenu a aussi une portée plus générale, plus humaine, — tandis que jusqu'à présent très jalousement on était parti de cette idée que la législation devait se confiner dans les frontières du pays et que les parlements avaient à veiller scrupuleusement sur toute tentative d'intrusion en ce domaine du droit intérieur, nous avons réussi à faire en réalité de la législation internationale; nos traités touchent au fond même du droit et du droit privé. Comment y sommes-nous parvenus? Parce qu'en nous rendant compte du fonctionnement même des parlements, nous avons constaté que les conventions internationales avaient au point de vue des solutions pratiques ce mérite qu'il fallait les prendre en bloc ou les rejeter de même et

nous nous sommes dit que du moment où sur des matières comme celles-ci, des traités se présentaient avec le crédit d'avoir été délibérés par des assemblées comme les vôtres, composées de spécialistes et ayant travaillé longuement avec zèle et pécision, les parlements finiraient par leur faire le crédit de les prendre tels qu'ils étaient proposés.

Comme il y avait des dates fixées pour les ratifications, nous avions pensé que peut-être réussirait-on à accomplir ce qui pour les profanes paraît fort simple, mais ce qui, pour les parlementaires et même pour les ministres expose à bien des difficultés, — à obtenir une place utile à l'ordre du jour. Cela a été fait ; les traités ont été ratifiés ; ils sont aujourd'hui en vigueur. Par conséquent, au moment où s'ouvre cette nouvelle conférence, il est juste de dire à ceux qui sont nouveaux parmi nous comme au public, que nous n'avons pas simplement eu de nombreuses réunions internationales, laissant derrière elles une collection de vœux plus ou moins heureusement formulés, mais qu'au contraire nous avons dans le passé un actif de résultats et que déjà dans le monde entier les droits et obligations des navigateurs sont régis par des codes qui sont les fruits de vos travaux et de ceux de vos prédécesseurs. C'est par conséquent avec quelque fierté que vous pouvez reprendre aujourd'hui votre tâche, tandis qu'il serait profondémnt regrettable que votre œuvre ne fût pas poursuivie.

Nous n'aurions pas, je pense, malgré les mérites de la méthode suivie, pu espérer réaliser ce beau résultat si le Comité Maritime International n'avait été particulièrement heureux dans le choix des hommes qui lui ont donné leur concours. Je ne parlerai pas des vivants; mais à cette date qui est un anniversaire, comment ne

pas saluer d'un souvenir ému des hommes comme notre ancien président M. A. Beernaert. *(Applaudissements.)* Pendant de longues années il a donné le meilleur de son cœur et de son esprit à nos travaux ; c'était un homme éminent et il nous fut d'un secours précieux. *(Appl.)* Comment ne pas saluer aussi en France Mr. Autran que nous avons eu la douleur de perdre pendant la guerre. Quel homme exquis, quelle intelligence fine. Que de fois au moment où les débats étaient embrouillés et que l'on était accablé par l'ennui, sa jolie éloquence n'a-t-elle pas apporté un peu de ce soleil du Midi qu'il savait si bien mettre dans sa parole, avec ce goût parfait qui caractérisait ses actes et sa personne. *(Applaudissements.)*

En Angleterre, que d'hommes marquants ! Lord Alverstone, Lord Chief Justice d'Angleterre, qui fut parmi les premiers à comprendre le mérite et l'avenir de notre œuvre; Sir John Gray Hill qui lui apporta l'appui puissant des armateurs de Liverpool et le concours de son intelligence si forte et si nette, son sens admirable de la pratique; Sir Alfred Jones, le grand armateur; Lord Justice Kennedy, jurisconsulte d'une si haute compétence; Mr. Charles Mc Arthur, membre du parlement pour Liverpool, le prédécesseur de notre ami M. Scott, et qui fut aussi l'un des premiers pionniers de l'œuvre d'unification ; Sir Douglas Owen qui était pour nous plus qu'un collaborateur, un ami de tous les jours. En Norvège, nous avons eu le regret de perdre M. le Dr Oscar Platou, une sommité du monde juridique, et M. Hagerup. Leur mémoire restera dans nos cœurs. *(Applaudissements.)*

Nos amis italiens aussi ont été éprouvés par la mort. Nous ne reverrons plus le Duc Mirelli, un des premiers membres du Comité Maritime International et des

plus distingués et dévoués. *(Applaudissements.)* Il avait rarement manqué à nos travaux. Nous prions nos amis italiens de dire à sa famille éplorée la part profonde que nous prenons à sa perte.

Je m'en voudrais de ne pas donner aussi un souvenir ému à un autre de nos anciens membres, mon cher ami Rahusen d'Amsterdam. Beaucoup d'entre vous se souviennent de sa physionomie spirituelle et aimable, de son grand bon sens, du concours apprécié qu'il apporta à nos travaux et comment ne pas nommer en même temps notre éminent collègue, feu M. Asser, père, une des illustrations du droit international. *(Applaudissements.)*

Mais il faut que je m'arrête : ceux que je n'ai pas nommés et que nous avons perdus n'en restent pas moins chers à nos cœurs.

Quelle a été la cause du succès que nous avons rencontré. C'est d'abord que nous avons toujours donné à notre œuvre un caractère essentiellement pratique. C'est en second lieu que nous n'avons jamais eu de préoccupations personnelles ou nationales, mais que nous sommes toujours partis de cette grande idée qu'entre tant de systèmes contradictoires que l'on pouvait défendre par des arguments pertinents, le meileur système est celui qui réalisait l'unité et que même un système de loi uniforme, quand il ne serait pas en lui-même le plus parfait, aurait toujours une immense supériorité sur tous les autres systèmes s'ils devaient rester divergents et contradictoires.

C'est dans la même pensée que nous devons nous remettre au travail. L'œuvre qu'il nous reste à accompir est considérable. La responsabilité des propriétaires de navires n'est toujours pas régie par des règles uniformes;

un code a été préparé par la Conférence diplomatique; nous vous demanderons de l'examiner pour vous rendre compte si après les sept ou huit années qui se sont passées depuis son élaboration, il répond toujours à ce qui vous semble une solution pratique et juste. La législation en matière d'hypothèques et de priviléges maritimes est encore régie aujourd'hui par le droit national. Assurément, pour l'observateur superficiel, le problème de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires est infiniment plus considérable que le problème d'une législation internationale en matière d'hypothèques et de priviléges. Pourtant, si vous y réfléchissez, ne voyez-vous pas qu'aujourd'hui précisément, ces questions qui se rattachent à la valeur des hypothèques, à l'action des priviléges, prennent une importance particulière ? Une crise intense désole et bouleverse le monde maritime ; par conséquent, le crédit maritime est appelé à jouer un rôle considérable. Or, il n'y a pas de crédit maritime possible, il n'y a pour les prêts sur navires aucune sécurité réelle aussi longtemps qu'il n'y aura pas un droit uniforme qui garantisse la protection que peut espérer de l'hypothèque celui qui sur cette garantie engage ses capitaux. A son tour l'hypothèque ne peut être assurée de cette protection internationale aussi longtemps que le nombre des privilèges n'aura pas été réduit et que le caratère occulte des privilèges n'aura pas disparu. Le navire ne deviendra un gage, un instrument de crédit, l'armement ne pourra par conséquent avoir véritablement et largement recours à cette grande force d'expansion commerciale et économique qu'est le crédit, que si celui qui prête peut savoir avec certitude quels sont les risques qu'il court, quelle est l'étendue de la sécurité qu'il obtient et soit assuré que ce navire qui pas-

sera d'un pays dans un autre et qui constitue une bonne garantie en France, ne deviendra pas une mauvaise sécurité lorsqu'il aura passé en Angleterre ou dans un autre pays. Par conséquent, tout ce qui se rapporte à ces deux projets de convention mérite également votre attention.

Je suis sûr qu'après cela le Code de l'affrètement et la question des clauses d'exonération dans les connaissements, attirera aussi votre attention. Mais c'est vous-mêmes qui devrez décider de l'ordre et de la marche de vos travaux. Messieurs, il n'entre pas dans nos vœux d'appeler déjà sur ces questions un examen approfondi. Au fond, cette réunion est essentiellement une reprise de contact; nous voulons nous remettre en marche; pour cela nous avions besoin de nous voir. Nous avions besoin de revoir de vieux amis et d'en saleur de nouveaux dans notre pays libéré. *(Applaudissements.)*

Après cette réunion préliminaire nous devons poursuivre notre œuvre dans l'avenir selon les méthodes que vous connaissez, dans un esprit vraiment international. Quand nous aurons délibéré entre nous et examiné les objets qui se présentent à notre examen, nous allons aussi règler l'avenir au point de vue des pays qui ne sont pas ici après avoir jadis pris une part considérable à nos travaux, et au point de vue des nations qui ne sont nées à la vie politique que depuis la guerre. A ce point de vue, il convient de rappeler que les travaux du Comité Maritime International qui ont abouti aux Codes sur l'Abordage et sur l'Assistance, ont eu ce rare privilége qu'ils figurent parmi les objets que le Traité de Versailles et le Traité de Saint-Germain considèrent comme n'étant pas touchés par la guerre ; ils constituent des conventions qui de plein droit, par le traité de Versailles et par

le traité de Saint-Germain, sont restées en vigueur.

C'est qu'en vérité si la guerre a valu à ceux qui croyaient aux œuvres internationales d'amères déceptions, de profondes désillusions, il n'en reste pas moins vrai que les œuvres internationales ne sont pas mortes. Elles ne peuvent pas mourir ; elles sont un besoin vital de la vie moderne, et elles le sont particulièrement pour le commerce maritime qui a besoin que les navires qui rendent à tous les peuples sous des pavillons divers des services semblables, trouvent partout la protection de la même loi. C'est à quoi une fois de plus nous avons à travailler. *(Applaudissements).*

Mr. H. M. CLEMINSON (London. — Mr. Chairman: On behalf of my country, I have great pleasure in thanking you and your Committee for giving us this opportunity of being present here once more, after so many years. It is the first time that I personally have attended one of these Conferences, but I am not unacquainted with the work of the Conferences. It is many years ago since, as a very junior partner of my firm, I was called upon to examine your Code which is going to come up for consideration on Shipowners' Liability, and Maritime Mortgages and Liens, and it is some time since then that I have taken over the responsibility of the management of the Chamber of Shipping, concurrently with my own practice as a shipping lawyer.

For many years past you have had the benefit of the presence of other gentlemen of wider and greater experience than I : — Sir Norman Hill, who is particularly sorry to be unable to be present to-day, Mr. Temperley, Mr. Miller, and Shipowners like Sir Walter Runciman. It is unfortunate that they have not been able to attend

to-day. Sir Walter Runciman had made every arrangement to come, but unfortunately two days ago he suffered an accident on his yacht which has prevented him from being here to-day. I must therefore do my part and join in the discussions and represent my country's interests.

I should like to say one word of the appreciation which is felt in England of the work of this Committee. You, Sir, in your opening address have referred to its scope, and the way in which it works, and it only falls to me to emphasise that from our own point of view. During the last six or seven years, we in England, at any rate, have been compelled to give a great deal of time and attention to purely Utopian schemes for the improvement of the world, most of them well conceived, conceived from a good heart, most of them thoroughly unsound ; they have not proceeded from a proper basis. In this Committee you have all the essentials of doing good work of real practical utility. Here is a contribution of the experience of the lawyer, the international Jurist, and the representatives of all sections of Commerce concerned in maritime affairs. Your concern is to find a unified system of law which helps evrybody, meets the interests of everybody, and is essentially practical. In the course of that work you find difficulties from time to time in ascertaining whether one view or the other view is the best; but throught it all, you have the knowledge that, even if you choose what is not the best but only the second best, a certain second best is much better than an uncertain best. That is, I think, one of the great considerations that this Committee must have in mind ; that our object must be to find a good practical course, acceptable internationally, lay it down clearly and explicitly

by general assent, and that will be found to confer inestimable value upon the communities of the world. *(Applause).*

I thank you, therefore, on behalf of my country, for this invitation and will do my best as the unworthy representative of that country, to contribute to the work of the Committee this session. *(Applause.)*

(Traduction orale par M. Frédéric Sohr.)

M. Cleminson, directeur général de la Chamber of Shipping of the United Kingdom, a parlé au nom de la Grande-Bretagne pour remercier le président de ses paroles de bienvenue et pour nous assurer du concours de l'Angleterre. C'est la première fois que M. Cleminson assiste à nos débats, mais il connaissait nos travaux depuis fort longtemps.

La Grande-Bretagne avait fait des préparatifs pour nous envoyer plusieurs délégués qui, malheureusement, se sont trouvés empêchés : Sir Norman Hill, secrétaire de la puissante Association d'Armateurs de Liverpool, M. Harry Rish Miller, de la United Kingdom Mutual SS. Owners Association de Londres, M. Temperley, ainsi que Sir Walter Runciman, l'armateur bien connu. Sir Walter avait même fait retenir sa chambre à l'hôtel, mais il a eu à bord de son yacht, il y a deux jours, un accident qui l'empêche d'être présent ici.

M. Cleminson nous a expliqué que les travaux du Comité maritime international sont suivis avec attention en Angleterre. Il rend hommage à l'esprit qui a présidé à nos délibérations, esprit pratique et d'équité ; plutôt que de chercher à tout prix des solutions hypothétiquement les meilleures, il vaut mieux s'arrêter à une solution moins bonne mais certaine, obtenue par un accord international, clairement et explicitement établi.

Dr W. R. BISSCHOP (London) : — Mr Chairman, I should like to add a few words to what Mr Cleminson has said, to express to you the thanks of the International Law Association for inviting that Association to come here, ant at the same time, with their Maritime Law Committee, to represent your interests in Great-Britain. Sir Henry Duke, the President of the Admiral-

ty Court in London, has addressed to me a letter which I should like to read to you :

« Dear Dr Bisschop, I am very glad to learn that you
» will probably see your way to attend the forthcoming
» meeting of the Comité Maritime International at
» Antwerp, and I sincerely trust that no hindrance will
» arise to prevent your being present. You will under-
» stand that it is impossible by reason of the abnormal
» pressure of work in this Division, for me to be absent
» from London during the next few days.

» I received recently with much satisfaction the pro-
» posal of the Comité that I should join in its work.
» I was glad to accept this proposal, and I learned with
» much satisfaction from you when you called upon me,
» that a formula has been found which will render
» possible the intimate co-operation, upon a Committee
» in London, of the International Law Association, and
» the Comité Maritime International.

» Our colleagues at Antwerp have entered so gene-
» rously into the spirit of the proposals framed in
» London for an International Code of Bills of Lading,
» and have so magnanimously consented to help the
» scheme forward by clearing the way for our general
» discussion upon the whole matter at the Hague Con-
» ference, that I look forward with sanguine expectation
» to a happy result from our combined efforts.

» In the sincere hope that your expected visit to Ant-
» werp may promote the objects we have in view, I am,
» Yours very truly,

Henry E. Duke. »

I am very glad to endorse the words of Sir Henry Duke to you and to express to you the thanks of the International Law Asscociation for the great sacrifice which you

have given to us in allowing the subject which we have on our programme at the Hague Conference to be discussed at the Hague, and we hope, Mr Chairman, that you personnally will come over to the Hague, and with us join in the deliberations which will take place at that centre. *(Applause.)*

(Traduction orale par M. Louis Franck.)

Mr Bisschop, secrétaire général du Law Committee de l'International Law Association, nous a apporté les vœux de cette importante association, avec laquelle nous avons toujours entretenu les meilleurs rapports.. Il a également donné lecture d'une lettre de Sir Henry Duke, président de la Cour d'Amirauté et de la Cour anglaise des Prises, qui a été désigné récemment comme membre permanent du Comité maritime international et qui accepte cette désignation, ce dont nous sommes fort honorés.

Sir Henry Duke s'excuse de ne pouvoir être présent ici; il exprime ses meilleurs vœux pour le succès de nos travaux et se félicite des mesures prises à Londres, pour que nos deux associations continuent à travailler en parfaite harmonie.

M. Henri de GRANDMAISON, *vice-président de l'Association Française du Droit Maritime.* — Messieurs, en l'absence de notre vénéré président de l'Association Française du Droit Maritime, M. Lyon-Caen, je vous demande la permission de prendre la parole pour remercier, au nom de la délégation française, M. le président et les membres du bureau de cette conférence de l'accueil qu'ils ont bien voulu nous faire et des souhaits de bienvenue particulièrement aimables, gracieux et cordiaux que nous avons entendu tomber de la bouche de notre éminent président. Permettez-moi de vous rappeler que ce sont nos amis de Belgique qui, il y a vingt-cinq ans, ont eu l'initiative de fonder cette Association belge de droit maritime, qui bientôt a entraîné après elle la constitution d'un grand nombre d'autres associations nationales. Je puis même ajouter, que nous avons eu

l'honneur, sous l'impulsion de notre regretté président Autran, de suivre immédiatement en France l'exemple de l'Association belge.

Ce sont nos amis de Belgique qui, après avoir eu cette première initiative, ont eu celle de réunir toutes ces associations nationales diverses en un même faisceau harmonieux sous le nom de Comité Maritime International. Ce sont eux enfin qui nous ont réunis en cette même ville d'Anvers où en 1898 s'inaugurait la première de ces assises pacifiques, la première conférence internationale de droit maritime. Ce sont eux que nous avons rencontrés à toutes les conférences qui ont suivi régulièrement jusqu'en 1914, — conférences, Messieurs, dont on ne peut nier le rôle éminemment utile, dans lesquelles tant d'idées ont été remuées grâce au contact heureux entre les représentants des diverses nations maritimes. Lorsque nos travaux pacifiques ont été interrompus par la grande guerre qui est venue pendant cinq ans ravager le monde entier, lorsque la tourmente enfin a passé, ce sont encore nos amis de Belgique que nous retrouvons au premier rang, inaugurant la reprise de nos travaux et nous accueillant à Anvers comme ils savent le faire. Qu'ils en soient donc félicités et remerciés.

Permettez-moi en terminant d'invoquer plus particulièrement le souvenir de cette première conférence de 1898 à laquelle j'avais l'honneur d'assister et de vous dire que le souvenir le plus vivant qui nous en soit resté est celui de cet avocat, jeune encore à ce moment, secrétaire-général du Comité Maritime International et qu'on était sûr de retrouver, véritablement la cheville ouvrière du congrès ,au premier rang toujours quand il s'agissait d'organiser ou de travailler et qu'aujourd'hui nous avons la bonne et heureuse fortune de saluer ici à notre tête,

après vingt-cinq ans, devenu notre président, ministre dans son pays. Qu'il me permette de lui offrir l'hommage de nos plus sincères félicitations. (Applaudissements.)

M. B. C. J. LODER, *président de l'Association Néerlandaise de Droit Maritime.* — Monsieur le président, j'éprouve le besoin de dire à mon tour quelques mots pour vous remercier des belles et bonnes paroles que vous avez bien voulu nous adresser, et surtout pour vous exprimer notre joie et notre profonde satisfaction de nous retrouver dans ce beau pays et dans cette ville si hospitalière, où maintes fois déjà nous nous sommes trouvés réunis durant le quart de siècle d'existence de notre comité. En revenant ici ce jour, nous nous sentons, — surtout les anciens d'entre nous, — l'esprit rempli de souvenirs. Dans votre beau discours, vous avez évoqué ces souvenirs, M. le Président, et vous avez rappelé les noms de ces hommes éminents qui étaient des nôtres et que nous avons eu le regret de perdre. En premier lieu ce grand homme d'Etat M. A. Beernaert, qui a guidé si longtemps nos conférences. Vous avez aussi nommé M. Rahusen, et je vous en remercie au nom de mon pays. Ainsi va le monde, tous sont obligés de s'en aller un jour. Heureusement de nouveaux éléments viennent sans cesse prendre la place des membres disparus. Mais, M. le Président, s'il y a eu bien des changements depuis notre dernière conférence et si nous regrettons l'absence de beaucoup de ceux que nous avons aimés, une grande joie cependant nous a été réservée: c'est de vous retrouver ici au siège de la présidence. Vous avez été le premier, le vrai fondateur, le vrai promoteur de notre Comité. Sans vous, nous ne serions jamais arrivés où nous sommes et, j'ose le dire, sans vous nous ne serions

plus les mêmes. Vous étiez nécessaire pour nous dans le passé; vous le serez encore dans l'avenir. Il y a vingt-cinq ans, M. Louis Franck était un avocat de talent; aujourd'hui, votre Excellence a été appelée à des fonctions gouvernementales éminentes. Mais si les choses ont changé pour vous-mêmes, vous n'avez pas changé pour nous. Nous vous retrouvons comme aux premiers jours avec la même vigueur, la même santé inébranlable, la même activité. Je forme des vœux pour que, longtemps encore, vous restiez à notre tête. (Applaudissements.)

M. le prof. Dr Francesco BERLINGIERI (Gênes). — Messieurs, j'ai l'honneur de prendre la parole au nom de l'Association Italienne de Droit Maritime, dont j'apporte à cette conférence les souhaits et les félicitations.

C'est avec un sentiment de vive satisfaction que j'ai reçu la nouvelle de la convocation de notre XIIme conférence de droit maritime, car les terribles événements qui se sont déroulés dans le monde depuis notre dernière conférence, en mai 1913 à Copenhague, m'avaient bien souvent inspiré la crainte que pendant longtemps nous ne pourrions nous réunir pour reprendre les travaux que nous avions entrepris avec tant de succès. C'est pourquoi, à l'occasion de la conférence constitutive de la Chambre de commerce internationale, ma première pensée est allée aux travaux du Comité Maritime International et que, sur ma proposition, on a émis le vœu suivant: « La Chambre de commerce internationale émet » le vœu que les travaux du Comité Maritime Interna- » tional pour l'unification des législations régissant le » commerce maritime, interrompus par la guerre euro- » péenne, soient repris le plus tôt possible, et dans ce but » invite le conseil de direction à se mettre en rapport

» avec le bureau du Comité Maritime International. »

Messieurs, la joie que nous ressentons en nous retrouvant ici, après une longue et douloureuse interruption, pour reprendre nos travaux, se trouve voilée par le souvenir des pertes qui ont atteint notre Comité. Hélas, la mort nous a ravi des collaborateurs dont la haute valeur, la science et l'activité ont beaucoup contribué au succès de notre œuvre. Permettez-moi de me joindre à notre cher Président en adressant à leur mémoire l'hommage de nos regrets et de notre gratitude. Permettez-moi aussi, Messieurs, d'envoyer nos hommages respectueux à notre bien-aimé et vénéré président M. Charles Le Jeune, dont l'absence nous remplit de tristesse.

Messieurs, je salue la noble ville d'Anvers et je lui adresse mes meilleurs remercîmennts pour l'accueil qu'elle nous fait. Aucune ville ne pouvait être choisie à plus juste titre par le Bureau permanent pour les assises de cette conférence qui doit ouvrir l'ère nouvelle de nos travaux, car Anvers, berceau du Comité Maritime International, est la ville qui, plus que toute autre, a bien mérité de l'œuvre de l'unification du droit maritime. (Applaudissements.)

M. FRANCK, *président.* — La parole est à M. Koch. Je suis heureux de saisir cette occasion pour remercier encore une fois, bien qu'après un long intervalle, l'Association de Droit Maritime du Danemark pour l'admirable accueil qu'elle nous a réservé en 1913 à Copenhague.

M. J. H. KOCH, *président de l'Association Danoise de Droit Maritime.* — Messieurs, je voulais simplement vous dire, au nom de l'Association danoise, combien

nous sommes heureux et émus de nous retrouver, après la terrible catastrophe de la guerre, dans cette chère ville d'Anvers. C'est avec une véritable joie que nous avons reçu l'invitation pour cette conférence. Nous sommes heureux de pouvoir reprendre notre œuvre sous les auspices de cette nation si énergique et nous espérons que nos travaux auront un plein succès et donneront une bonne moisson.

M. Louis FRANCK. — Plus personne ne demandant la parole, je tiens à remercier tous les orateurs qui ont bien voulu, en termes si aimables, s'adresser à l'Association belge de Droit Maritime, à son président et à la ville d'Anvers. Nous leur sommes profondément reconnaissants des sentiments si cordiaux qu'ils ont exprimés.

Nous avons mainteant à passer à la constitution du Bureau de la Conférence. C'est à la conférence elle-même qu'il appartient de former son bureau. Ce n'est qu'à titre provisoire et pour vous accueillir que nous y avons pris place. Nous remettons donc nos pouvoirs entre vos mains, vous priant de choisir nos successeurs.

M. B. C. J. LODER. — Messieurs, je me permets de proposer à la Conférence de maintenir en fonctions le bureau tel qu'il est constitué. A notre dernière réunion, le bureau avait été choisi pour trois ans; mais depuis, la guerre est intervenue et c'est là une interruption qui ne compte pas à mon avis. Ainsi je crois qu'en réalité, le Bureau est toujours légalement et régulièrement en fonctions jusqu'à la prochaine séance administrative.

Je vous propose donc de maintenir le bureau tel qu'il est composé en ce moment. *(Signes d'assentiment unanimes.)*

M. Louis FRANCK, *président.* — Messieurs, nous vous remercions de votre choix; mais il a toujours été l'habitude de désigner également des vice-présidents. Avant de les désigner, je vous proposerai d'acclamer comme président d'honneur de cette conférence M. Charles Le Jeune. *(Longues acclamations.)* Je vous remercie en son nom; je suis sûr que l'accueil que vous avez fait à cette proposition lui ira au cœur, car il est toujours de cœur avec nous.

Comme vice-président, pour la Grande-Bretagne, j'ai l'honneur de proposer M. Leslie Scott.

Pour la France: M. Henri de Grandmaison, vice-président de l'Association française.

Pour la Répubique Argentine: Son Exc. M. le Ministre Blancas.

Pour les Pays-Bas: M. B. C. J. Loder.

Pour l'Italie: M. Fr. Berlingieri.

Pour le Danemark: M. Koch.

Pour la Suède: M. Eliel Löfgren.

Pour le Japon: M. Asano.

Pour la Grèce: M. Séfériadis.

Pour la Belgique: M. Albert Le Jeune.

Comme secrétaires généraux, l'adoption de la proposition de M. Loder a donné les noms de MM. Léon Hennebicq et Frédéric Sohr. La Conférenc ne pourrait faire un meilleur choix. Mais leur tâche sera lourde et je vous propose de leur adjoindre comme secrétaires quatre avocats du barreau d'Anvers qui ont bien voulu se mettre à notre disposition, savoir: MM. De Jardin, Buisseret, Malgaud et Borgers.

(Ces propositions sont adoptées à l'unanimité.)

M. Louis FRANCK, *président.* — Messieurs, nous avons à l'ordre du jour de la séance de ce matin l'exposé de l'état des négociations diplomatiques relativement aux Codes de l'Abordage et de l'Assistance, mais je vous proposerai de reporter cet objet au début de la séance de cet après-midi, à 2.30 heures.

Nous commencerons par l'exposé de la situation internationale en ce qui concerne la ratification des traités sur l'Abordage et sur l'Assistance. Après cela, nous nous occuperons de l'avant-projet de code sur la Limitation de la Responsabilité des propriétaires de navires. Un rapport sera fait à ce sujet, et sans entrer dans le détail des différentes questions que ce rapport comportera, je soumets à vos réflexions les quatre questions que voici:

1° Convient-il de demander au gouvernement belge de provoquer à bref délai une nouvelle réunion de la conférence diplomatique de droit maritime en vue de faire arrêter définitivement le texte du code international sur la responsabilité des propriétaires de navires ?

2° N'y a-t-il pas lieu d'adopter une valeur or pour les limites de £ 7 et de £ 8 qui sont fixées par ces conventions, au lieu d'une valeur fixée en monnaie déterminée ?

3° Y a-t-il lieu pour la responsabilité du chef de dommages aux personnes, d'accidents corporels, de porter la limite de £ 7 à £ 8, comme cela a été proposé dans certains rapports à la conférence diplomatique ?

4° Y a-t-il lieu de remplacer les dispositions relatives à l'abandon du fret et des accessoires par une indemnité forfaitaire ?

La dernière question porte sur un point important, savoir la détermination de ce qu'est le fret à abandonner et de ce que sont les accessoires à abandonner, qui donne

lieu à de grandes complications. Ne conviendrait-il pas de calculer plutôt ce fret et ces accessoires à raison d'une certaine somme par tonne ? C'est la suggestion qui a été également faite au cours des travaux de la conférence diplomatique et il serait extrêmement utile que les membres de cette assemblée pussent exprimer leurs vues à ce sujet.

Enfin se pose la question de savoir s'il convient de traiter le Code sur les privilèges et hypothèques de la même manière que ce qui a été fait jusqu'à présent, c'est-à-dire comme lié avec le Code sur la Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, de sorte que ces deux codes seraient soumis ensemble à l'acceptation de la conférence diplomatique. Ou bien convient-il de lui soumettre tout d'abord le code sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires ?

La séance est levée à 12.15 heures .

JEUDI, 28 JUILLET 1921.
THURSDAY, 28th JULY 1921.

Séance de l'après-midi.
Afternoon sitting.

La séance est ouverte à 2.30 heures, sous la présidence de M. Louis Franck.

Sitting opened at 2.30 p. m., Mr Louis Franck in the chair.

M. Louis FRANCK, *président.* — Je donne la parole à M. Sohr, secrétaire du Comité Maritime International, pour nous faire rapport sur l'état des négociations relatives aux traités sur l'Abordage et sur l'Assistance. Vous savez que ces deux codes ont été acceptés internationalement. La plupart des pays les ont ratifiés et mis en vigueur, mais il y a encore quelques exceptions. M. Sohr va nous faire rapport à ce sujet.

M. Frédéric SOHR. — Messieurs, ainsi que vient de vous l'indiquer notre président, mon rôle consiste principalement à vous mettre au courant de l'état actuel des ratifications des conventions internationales sur l'Abordage et sur l'Assistance. Je n'entrerai pas dans le détail des rétroactes. Vous savez que notre Comité Maritime International s'est occupé de la question de l'Abordage depuis sa fondation, en 1896, qu'on a voté plusieurs résolutions au conférences d'Anvers, de Bruxelles et puis à Londres et que dès 1902, notre Comité a été en mesure de soumettre au gouvernement belge des avant-

projets non seulement sur l'Abordage, mais également sur l'Assistance. Les vues des divers gouvernements ont alors été envoyés au gouvernement belge et vous savez que lorsqu'en 1909 et en 1910 des délégués de ces gouvernements sont venus à Bruxelles, vingt-cinq états maritimes y étaient représentés. Conformément au protocole de signature, ces deux conventions devaient être ratifiées et voici le sens qu'avait cette ratification. Les Etats se sont fait représenter à Bruxelles par des délégués nommés par les gouvernements, c'est-à-dire nommés par le pouvoir exécutif: mais il va de soi que ces conventions ne peuvent lier les Etats signataires sans que, comme cela est le cas dans la plupart des pays, le parlement, c'est-à-dire le pouvoir législatif, soit appelé à donner son avis. C'est le sens de l'artilce 10 des conventions, qui porte « que les conventions doivent être ratifiées ». La procédure à suivre dans ce but est également prévue dans les conventions : le gouvernement belge devait se mettre en rapport avec les gouvernements étrangers en vue d'obtenir la ratification. Cela a été fait et le gouvernement belge a été en mesure, le 1er février 1913, de rédiger un procès-verbal de dépôt de ratifications. La convention devait entrer et est entrée en vigueur un mois après les dépôts, c'est-à-dire à partir du 1er mars 1913. Seulement, la convention prévoyait que le protocole resterait ouvert une autre année en faveur des Etats signataires. Ce nouveau délai a expiré le 1er février 1914 et dans l'intervalle plusieurs pays, l'Italie, le Danemark, le Japon, le Brésil, ont ratifié. Enfin, une dernière procédure est prévue: les Etats qui ne se sont pas fait représenter ou bien ceux qui, bien que s'étant fait représenter n'ont pas ratifié au plus tard le 1er février 1914, — peuvent encore toujours « adhérer » à la convention.

Il reste encore à obtenir l'adhésion de la République Argentine, du Chili, de Cuba, de l'Espagne et de l'Uruguay. Il faut ajouter que les Etats-Unis n'ont pas ratifié la convention sur l'Abordage et que le Nicaragua n'a pas ratifié la convention sur l'Assistance.

Notre rôle sera de suivre les adhésions et de veiller à ce que, dans les pays qui n'ont pas encore adhéré, les associations nationales attirent l'attention de leurs gouvernements sur cette situation.

Il y a encore un autre point de vue. Vous savez que ces conventions étant internationales, stipulent nécessairement pour les droits de leurs ressortissants, dans la mesure où ce sont des ressortissants d'Etats signataires qui sont en cause, mais que la convention ne touche pas les droits de nationaux lorsque leurs droits sont uniquement régis par la loi nationale. Je prends l'exemple d'un abordage ou d'une assistance entre navires italiens: ils sont nécessairement régis par la loi italienne seule. Par le fait que les Etats ont ratifié les conventions internationales et que d'autre part leurs législations nationales n'ont pas été mises en harmonie avec ces conventions, — ce qui est certainement le cas dans un certain nombre d'Etats, — il se produit des divergences dans les législations et il convient que le Comité veille à ce que, dans tous les pays, même les droits régis uniquement par la loi nationale soient régies conformément aux principes consacrés par les conventions internationales. Cela a été fait déjà dans différents pays. Dès 1913, l'Angleterre a passé un Maritime Conventions Act qui a mis la loi nationale anglaise en harmonie avec les conventions internationales. En Belgique aussi la législature a fait le nécessaire et en Allemagne, les amendements requis ont été introduits dans la loi. Au moment de la guerre, il

existait des projets de loi similaires en France et en Hollande. Le Comité n'a pas connaissance de ce que des projets de loi aient été proposés dans d'autres pays.

En terminant, je vous signale une circonstance importante relativement à ces deux conventions internationales. Elles ont fait l'objet d'une mention spéciale dans le traité de Versailles avec l'Allemagne (art. 282). et dans le traité de St-Germain avec l'Autriche (art. 234). Il y est dit formellement que « Dès la mise en vigueur du présent traité et sous réserve des dispositions qui y sont contenues, les traités et accords plurilatéraux de caractère économique énumérés ci-après.... seront seuls applicabes..... » Et les traités citent « les conventions du 23 septembre 1910 relatives à certaines règles en matière d'abordage, d'assistance et de sauvetage maritimes ».

* * *

Gentlemen, I will try to repeat in a few words in English what I have just explained.

In 1910 international agreements were signed between 25 Maritime States. According to this agreement the Conventions had to be ratified, that is to say the signatures of the delegates of the various States and to be agreed to by the legislative powers of the various States. In order to obtain this ratification the Belgian Government was asked to communicate with the foreign States, and this has been done. On the 1st February, 1913, the Begian Government made a « procès-verbal de dépôt de ratifications ». One month after this deposit of ratifications, that is on the 1st March 1913, the agreement became binding between all such States as had notified the Belgian Government of their agreement. Afterwards during another year the Signatory States were autho-

rised to ratify, and this second period expired on the 1st February 1914. Since then, the signatory Powers and such States as were not represented at the Diplomatic Conference may still become parties to the agreement by a special procedure called « l'adhésion ». They may adhere to the Treaty. Twenty Maritime States have ratified both Conventions. The names of these States are enumerated in one of the memoranda you have before you. The following States have not ratified up to now: The Argentine, Chili, Cuba, Spain and Uruguay. Moreover the United States of America have not ratified the Convention on Collision, nor Nicaragua the Convention on Salvage.

The work of our Committee is now to draw the attention of such Governments to the necessity of such ratification, and, secondly we have to follow the legislation of the various States in order that the municipal law of such States may be brought into harmony with the International Conventions. Indeed the International agreement is only binding as far as the rights and liabilities of citizens of these States are concerned: but when rights and liabilities of citizens belonging to one particular State only are at stake, evidently such rights and liabilities are governed exclusively by the municipal law.

In England the law has been altered in accordance with the International Convention by the Maritime Conventions Act of 1913; this has been done in Belgium, and it was done before the War in Germany. I understand that now the necessary steps are being taken in France, and in Holland.

Finally I recalled that these two Conventions have been made the object of a particular disposition in the Treaty of Versailles (article 282) with Germany, and in that of

St-Germain (article 234) with Austria, which explicitly maintains our two Conventions as between all the signatory States, including Germany and Austria.

M. Louis FRANCK, *président*. — Je tiens à remercier M. Sohr de son rapport.

M. Henri de GRANDMAISON. — Je voudrais simplement faire remarquer que la France aussi a déjà mis sa législation nationale en corcordance avec les conventions internationales par deux lois qui ont été votées au cours de la guerre, l'une promulguée le 15 juillet 1915 sur l'Abordage et l'autre du 29 avril 1916 sur le Sauvetage et l'Assistance en mer.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr De Grandmaison explains that the French law has been altered during the war and brought into harmony with the International Convention, as far as collision at sea is concerned, by the law of the 15th July, 1915, and, as far as salvage is concerned, by the law of the 29th April, 1916.

M. le Prof. Fr. BERLINGIERI. — En Italie on a déjà à deux reprises préparé des projets de loi ayant pour but d'introduire dans la loi nationale les dispositions contenues dans les conventions en question; mais chaque fois il n'a pu être donné suite à ces projets à raison d'évènements politiques. Dans ces conditions, je crois qu'il serait recommandable que le gouvernement belge invite les pays qui ont ratifié les conventions sur l'Assistance et sur l'Abordage, à mettre leur législation nationale en harmonie avec les conventions internationales. Peut-être que de cette façon on arrivera plus rapidement au but que nous poursuivons.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

M. Berlingieri points out that on several occasions the Italian Government has had before it drafts of law in order to alter the Italian law and make it harmonise with the International agreement, but up to now, this has not proved possible owing to political events. Mr Berlingieri suggests that the Belgian government take the initiative in calling the attention of all the signatory powers to the desirability of making their law harmonise with the international agreement.

Mr CLEMINSON.— Mr President. I think I schould say that when the abolition of the defence of Compulsory Pilotage in pursuance of the Collision Code was incorporated into the English Municipal law in 1913 in the Pilotage Act, it was made quite clear to the Government that that was part and parcel of a bargain arrived at here, and we received certain assurances from the Government in regard to the carrying out of the rest of the bargain.

(Traduction orale par M. Sohr.)

M. Cleminson attire notre attention sur ce qu'en Angleterre en 1913, une loi a été passée par laquelle ce qu'on appelle le « plea of compulsory pilotage », que l'on pouvait opposer en cas de pilotage obligatoire, a été abrogée, c'est-à-dire, qu'actuellement, d'après la loi anglaise, l'armateur est responsable même si la collision s'est produite sous la conduite d'un pilote obligatoire.

Des observations ont été présentées au gouvernement anglais à cet égard, parce qu'une réserve avait été insérée dans la convention sur l'abordage, disant qu'il ne serait pas donné effet à l'article relatif au pilotage obligatoire tant que la convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires n'aurait pas été conclue.

M. LESLIE SCOTT. — Je voudrais ajouter quelques mots à ce qui vient d'être dit. Cette question de la défense que nous avions en Angleterre pour un abordage causé par un navire ayant à bord un pilote obligatoire a

été considérée par les armateurs anglais, comme très importante. D'autre part les armateurs anglais désireraient beaucoup avoir le système continental de la limitation de la responsabilité combiné avec notre système britannique ce qui se trouve reproduit dans le projet de convention sur la limitation de la responsabilité. Quand le Gouvernement a proposé d'abolir chez nous cette « defence » du pilotage obligatoire, les armateurs ont prié le Gouvernement d'ajouter comme condition de cette abolition une promesse d'introduire, sous forme de projet de loi, le code sur la responsabilité au moment où celui-ci serait accepté par la conférence diplomatique, à la suite de nos travaux. A la Chambre des Communes, au moment où le Gouvernement a proposé un projet de loi au sujet du pilotage, j'ai obtenu moi-même une promesse en ce sens du Ministre en fonctions. Je crois que c'était en 1910. On a donc inséré dans ce projet de loi, au sujet du pilotage, une clause différant l'abolition de la défense du pilote obligatoire, pour 5 ans parcequ'en 1910 tout le monde croyait que 5 ans suffiraient amplement pour que les travaux de la Conférence diplomatique, au sujet du code sur la limitation de la responsabilité, pussent être achevés. La guerre qui a éclaté peu de temps après, a évidemment tout modifié. Maintenant les ciq années sont passées, la défense du pilote obligatoire a disparu, mais nos armateurs n'ont pas encore le bénéfice du code sur la limitation de la responsabilité.

M. BERLINGIERI. — Je puis vous dire, à titre d'explication, que nous n'avons pas en Italie de texte explicite qui rend le capitaine du navire responsable des fautes du pilote, mais notre jurisprudence et notre doctrine mettent hors de doute que les propriétaires de navires sont tenus des fautes du pilote même lorsque

celui-ci est obligatoire. On applique ce principe en vertu d'une disposition du code maritime d'après laquelle le pilote a le grade d'officier à bord sous les ordres du capitaine et d'après une seconde disposition d'après laquelle le capitaine et les officiers du navire doivent se trouver sur le pont dans tous lieux où il peut y avoir danger et notamment à l'entrée et à la sortie des ports. Pour nous cette question ne fait aucun doute.

Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr Berlingieri explains that in the Italian law there is no special provision for the case of a compulsory pilot, but according to the Italian jurisprudence, it is admitted that the shipowner may not exonerate himself by putting forward the plea of compulsory pilotage. The reason of this is that two articles in the Italian law provide, first, that the pilot is under the command of the captain, and, secondly, that the captain and his officers must be on deck when the vessel is navigating in dangerous waters, or when entering or leaving the harbours.

M. Louis FRANCK *(président)*. — Messieurs, vous avez entendu le vœu qu'a proposé l'honorable M. Berlingieri. Il voudrait voir la conférence se prononcer en ce sens que les quelques pays qui n'ont pas encore adhéré aux conventions sur l'Abordage et sur l'Assistance ou qui n'ont encore adhéré qu'à une seule de ces conventions, ne tardent pas à suivre l'exemple des vingt nations qui ont déjà accepté et mis en vigueur ces deux codes. En second lieu, que dans les pays où la loi nationale n'a pas été mise en rapport avec les dispositions des codes internationaux, des mesures soient prises dans ce but et que le gouvernement belge soit prié d'intervenir dans ce sens.

* * *

Mr Berlingieri has moved : — That this Conference should express its opinion that it would be highly desirable that such nations as have not, up to date, ratified the

Conventions, or have only ratified one of the two Conventions, should follow the example of the twenty States which have already given their adhesion and where the two Codes are at present positive law: Also, that in such countries where the municipal law has not, as between citizens been brought into accord with the Conventions, this should be done without delay.

Adopté à l'unanimité.
Carried unanimously.

M. Louis FRANCK *(président)*. — Personne ne demande plus la parole sur les questions relatives à l'abordage et à l'assistance ?

Dans ce cas nous passerons à la seconde matière à notre ordre du jour : l'avant-projet du code sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Avant que je ne donne la parole au rapporteur, permettez-moi de vous dire sommairement comment la question se présente. Il y a actuellement dans le monde deux grands systèmes, d'une part le système britannique et d'autre part le système continental ou américain-continental, en matière de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Dans l'un de ces systèmes, l'armateur répond sur le navire jusqu'à concurrence de sa valeur. Dans l'autre système il y a un forfait qui est de £ 8 par tonne et qui, en cas d'abordage, sert de base à la responsabilité de la partie dont les préposés sont en faute. Entre ces deux systèmes le Comité International Maritime a établi un système transactionnel. D'après les règles servant de base à ce système, la limite sera la valeur du navire et du fret avec un maximum de £ 8 par tonne. En outre, il a été admis que pour les cas de mort ou de lésions corporeles,

il y aurait une limite forfaitaire telle que celle qui existe dans le droit anglais et qui serait de £ 7 par tonne. L'expérience qui a été faite de ce système, depuis des années, a été tout à fait satisfaisante. Après ces quelques mots d'explication, je donnerai la parole à M. Sohr pour résumer l'état des travaux sur ces questions.

M. SOHR. — M. le président a bien voulu me prier de faire rapport au sujet du projet sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Je suis un peu pris au dépourvu,et je me vois forcé de vous presénter un rapport au pied levé. Je me propose de vous indiquer, dans les grandes lignes, les divergences entre le système anglais et le système continental et comment ces divergences ont pu finalement être conciliées par les travaux de la conférence diplomatique.

Comparé au système continental, le système anglais de la responsabilité s'en distingue sous plusieurs rapports. Tout d'abord la loi anglaise reconnaît une somme forfaitaire de £ 8 ou de £ 15 par tonne selon qu'ils s'agit simplement de dommages aux choses, aux marchandises, ou qu'il y a également mort d'hommes ou lésions corporelles. Ensuite cette limite se calcule par accident sur le tonnage du navire peu importe que le navire ait sombré ou non. Enfin, la loi anglaise ne conçoit la limitation de la responsabilité que pour les dommages causés par les fautes de navigation et exclut d'une façon générale les obligations contractuelles de l'armateur, même si ces obligations sont exécutées par le capitaine.

Au début des travaux du Comité, on a établi, pour concilier ces deux systèmes, une alternative, au choix de l'armateur, entre les sommes forfaitaires du droit anglais et la valeur du navire dans son état d'avarie. Il s'est

agi ensuite de déterminer en quoi consisterait le patrimoine exécutable. Dès la conférence de Venise en 1907, un accord s'etait établi sur la question de savoir comment ce patrimoine serait composé. On avait dit que, essentiellement, ce serait le navire le fret et les accessoires, ce qui veut dire le fret brut. Cette solution est restée, sauf qu'en 1913 la Sous-Commission a proposé d'évaluer forfaitairement le fret à une certaine somme — 30 shillings— par tonne.

Un troisième point sur lequel un accord était plus difficile à réaliser, c'est la question de savoir si on prendrait la valeur du navire avant ou après l'accident. Très longtemps inspirés par la tradition, les jurisconsultes anglais ont été d'avis que la responsabilité devait se régler par accident, c'est-à-dire que pour chaque accident l'armateur repondait à raison de £ 8 par tonne. Mais en 1910 lord Sterndale, alors Sir William Pickford, a fait au nom du Gouvernement anglais, une déclaration d'après laquelle était admise la déduction des avaries, de la valeur du navire, ce qui correspond donc au système continental de la valeur après sinistre.

Enfin il y a accord également sur un quatrième point : la responsabilité s'établit par accident et non par voyage.

Le dernier état des travaux se trouve dans l'avant-projet publié en 1913 par les soins du Gouvernement belge après la réunion de la Sous-Commission en mars-avril de cette année. Il y a eu, en outre, une réunion du Sous-Commission en 1914, mais aucun rapport n'a été publié.

Je voudrais en terminant attirer votre attention sur le régime proposé au sujet de la responsabilité en cas de lésions corporelles. Les avant-projets de 1910 prévoient, conformément au droit anglais, une limite additionnelle de £ 7 à la tonne.

Sir Norman Hill a publié en 1917 une note très intéressente, dans laquelle il exprimait ses doutes quant à l'efficacité de pareil système. Il a démontré par des exemples nombreux que les résultats obtenus jusqu'ici sont peu satisfaisants et ne donnent qu'une moyenne par passager de £ 150 au £ 200. La masse contributive peut donner plus ou moins selon des circonstances tout-à-fait fortuites et selon que le transatlantique, à bord duquel se trouvent les passagers, est ou non en faut.

Sir Norman Hill propose de remplacer la responsabilité par un système d'assurance obligatoire.

* * *

I have just explained that the International agreements have been based on the discrepancy between the English law and the Continental law, and that in 1910 at Brussels a practical agreement had been obtained principally because, on behalf of the English Government, Lord Sterndale, then Sir William Pickford, had declared that he agreed to the value of the ship «after the accident» and not before the accident, which was the last and most serious discrepancy between the English and the Continental laws. The draft of agreement prepared by the Diplomatic Conference is embodied in a Report which was published in 1913.

I finally alluded to a very interesting scheme of compulsory insurance which has been published in a memorandum by Sir Norman Hill. This scheme is intended to replace altogether the shipowners' liability in case of personal injury to passengers.

M. Louis FRANCK *(Président)*. — Messieurs, Je pense que, dans l'intérêt de la clarté de nos débats, nous ferions bien de sérier les questions.

La première question qui se pose est la suivante :

Convient-il de demander au Gouvernement belge de provoquer, à bref délai, une nouvelle réunion de la conférence diplomatique en vue de faire arrêter défintivement le texte du code international sur la responsabilité des propriétaires de navires ?

Si nous sommes d'accord sur le principe, nous pouvons négliger l'examen détaillé des dispositions de cette convention puisque ce travail sera quand même repris par la conférence diplomatique.

Mais il y a alors deux ou trois questions que l'on peut considérer comme nées de la guerre et sur lesquelles il pourrait être utile de procéder à un examen.

La première question c'est celle signalée ce matin. On parle dans le nouveau système d'une limite fixée en monnaie c'est à dire £ 7 et £ 8. Il s'agit de savoir si nous ne devons pas, en présence de l'état actuel du marché du change, recommander à la conférence diplomatique d'établir une valeur or au lieu d'une valeur en francs, livres, dollars, ou aussi en marcs ?

Ensuite il y a la question des accidents aux personnes. M. Sohr vient d'y faire allusion. Dans les travaux mêmes de la conférence diplomatique on a parlé d'une limite additionnelle d'une livre à raison de ce qu'en Angleterre les réclamateurs du chef de mort d'homme ou de blessures ont un droit théorique à £ 15 et non à £ 7. Dans certaines hypothèses on voudrait qu'au lieu d'une responsabilité fixée par principe, comme on y a songé jusqu'à présent, il y ait de ce chef une assurance obligatoire pour les armateurs et qui assurerait aux familles des passagers et notamment des émigrants, en cas de perte ou naufrage, une somme modérée mais certaine.

Enfin viendrait la question de savoir si pour simplifier

la future loi internationale, au lieu de comprendre dans la valeur du navire les accessoires dont notamment le fret est le principal, il ne serait pas préférable d'indiquer un chiffre forfaitaire et de dire qu'au lieu de se livrer à des calculs difficiles et variés, on accepterait une somme forfaitaire, une fois fixée, qui pourrait être par exemple de 30 shillings pour les voyages au long cours ou de 20 ou de 15 shillings pour le cabotage.

Si la conférence est d'accord sur cette procédure nous pourrions agir ainsi.

* * *

I was just saying that in order to simplify matters the first question that we ought to examine would be whether this Conference is not of opinion that we should respectfully ask the Belgian Government to convene a new meeting of the Diplomatic Conference. If the Conference is in agreement with that suggestion, or reply in the affirmative to that question, then we can leave all minor details to the Diplomatic Conference, and not go again into those interesting questions which have very elaborately been thrashed out. The only thing we could usefully do then would be to consider three or four questions which have arisen since the war, or which were left in dispute in the discussions before the Diplomatic Conference, and I mention, as examples, the question whether the amount of money fixed in the draft Conventions should not be considered as a gold value ; then, on the question of some modifications to be introduced as to life claims, whether we should not take into consideration such suggestions as those made by Sir Norman Hill, and finally the question whether, in place of the provisions relating to the abandonment of the ship, when

resort is had to that system of limitation, there should not be a lump sum fixed which would take the place of that system. So the first question which I put to the Meeting is whether we should not recommend to the Belgian Government that it should convene, at the earliest convenience, a new Meeting of the Diplomatic Conference.

M. BERLINGIERI. — Je crois que nous sommes tous d'accord qu'il convient de faire réunir le plus tôt possible la conférence diplomatique ; mais il faudrait appeler le protocole d'avril 1914, c'est-à-dire le procès-verbal de la sous-commission de la Conférence diplomatique, parce que c'est une date qui a beaucoup d'intérêt.

M. le PRESIDENT. — M. Berlingieri émet donc le vœu que le Gouvernement belge soit invité à convoquer à sa convenance une nouvelle réunion de la Conférence diplomatique.

Je mets cette propositions aux voix.

(Adopté à l'unamité).

(Carried unanimously).

M. le PRESIDENT. — Je transmettrai à mes collègues du gouvernement le vœu que la conférence a bien voulu formuler à cet égard.

* * *

Nous passons maintenant à l'examen de la question suivante :

« N'y a-t-il pas lieu d'adopter une valeur-or pour les limites de £ 8 et de £ 7 fixées dans le projet de convention relatif à la responsabilité des propriétaires de navires ? »

La question qui se pose est très simple. Si la convention entre en vigueur, l'armateur peut substituer, à la valeur du navire et du fret, une somme égale à £ 8 par tonne. D'après la convention préparée par la conférence diplomatique, cette valeur était exprimée pour chacun des Etats dans sa monnaie nationale. Cette solution correspondait parfaitement à l'état économique du monde avant la guerre où à peu près les monnaies de toutes les puissances étaient considérées comme valeur or au pair. Malheureusement nous n'en sommes plus là et même la Livre sterling anglaise a subi une dépréciation comparativement à d'autres monnaies.

M. LESLIE SCOTT. — Malheureusement.

M. le PRESIDENT. — Encore pour la £ sterling, l'écart ne serait-il pas considérable ; mais on peut imaginer qu'un navire ayant eu un abordage et ayant à payer un million de dommages intérêts, il se trouverait que ce navire valant 1 ou 2 millions et que mesurant 6000 tonnes, on eût à abandonner ce navire sur la base de £ 8 transformées en une monnaie que je ne vous nommerai pas. Il y aurait à réaliser là pour certains une affaire excellente. Il faut bien avouer qu'en pareil cas l'idée dont nous sommes partis ne serait pas respectée. Nous avons admis que l'on pourrait substituer au navire une somme forfaitaire de £ 8, mais il ne serait pas très juste qu'on pût lui substituer une valeur de papier variable depuis zéro jusqu'à une limite inconnue.

Je pose donc à la Conférence la question s'il ne conviendrait pas d'introduire dans la convention future quelque mesure qui éviterait des abus possibles.

M. Henri de GRANDMAISON. — Je crois être l'interprête de l'assemblée en disant que cette disposition nous paraît essentiellement raisonnable dans l'état actuel de l'économie mondiale. Comme vous l'avez très justement rappelé, avant la guerre la monnaie de tous les pays avait approximativement la même valeur et c'est pourquoi l'avant-projet porte £ 8 ou 200 francs; mais par suite des circonstances que nous connaissons tous, cette situation a changé complètement et, depuis deux ans surtout, nous avons assisté à des fluctuations du change d'une étendue telle que l'on pourrait arriver à certains moments à une véritable catastrophe si on maintenait cette équivalence de monnaie.

Il apparaît ainsi parfaitement raisonnable d'admettre comme limite de responsabilité une sorte d'étalon fixe.

(Verbal translation by the Chairman.)

Mr de Grandmaison was saying that he thinks that agreeing to a Gold value of 8 pounds would be a reasonable thing in the present economic conditions.

M. Germain SPEE. — J'estime que la modification qui nous est soumise par M. le Président est absolument en concordance avec l'idée qui a guidé les auteurs du code sur la limitation de la responsabilité qu'ils ont fixée à une limite de £ 8 et de £ 7. Il est évident qu'ils entendaient la valeur que cela représentait à ce moment-là. Nous reproduisons donc bien ainsi l'idée des auteurs de cette proposition du code en demandant que cette valeur soit fixée en or et non pas dans une monnaie quelconque qui pourrait être dépréciée et ne représenterait plus que le tiers, le quart ou le cinquième de ce que l'on voulait faire attribuer par les armateurs aux victimes d'accidents. Je crois dons qu'il est certain que la question ne

pourrait se poser autrement et que cette proposition doit être admise.

(Verbal translation by the Chairman.)

Mr Spee was saying that he also agrees with the suggestion that a gold value should be fixed, which was what the draft convention had in view, and not payment in a depreciated currency which would actually represent only a third, fourth, or fifth of the value of the ship.

M. SOHR (Anvers). — Ces questions de change sont de nature si délicate qu'il faut, chaque fois que l'on y touche, bien réfléchir au résultat. Il est évident que l'idée de M. le Président est parfaitement satisfaisante : mais nous devons penser aux pays à change déprécié et nous devons nous posér la question suivante : Est-il nécessaire de prendre un étalon or qui peut-être va donner, s'il est traduit en monnaies dépréciées (prenez l'exemple de la monnaie serbe, du franc belge, même des marcs) des sommes exorbitantes. Ou bien ne voudrait-il pas mieux prendre une autre mesure qui serait celle-ci : ce serait d'exprimer provisoirement un équivalent fictif.

Il y a une autre considération qui est, si vous voulez, accessoire mais qui, en ma qualité d'assureur, me touche directement. Vous savez qu'en matière d'assurances corps, les assureurs paient notamment les recours du chef d'abordage dans la proportion des trois quarts. Il est évident que si la somme assurée est en monnaie spéciale, cela peut conduire aux plus grandes surprises, car s'il y avait un recours pour un montant calculé sur une valeur or, la somme à payer de ce chef pourrait être de beaucoup supérieure à toutes les prévisions normales. Je répète que ce sont là des questions des plus délicates. Je ne propose aucune solution ; mais je me demande s'il ne serait pas plus sage de fixer un équivalent fictif peut-être même rapprochant du pair d'avant guerre.

* * *

What I was saying is, that these questions of exchange are very difficult and subtle and that sometimes one is amazed at the results of what one has proposed. At first sight the proposal to fix the value in so many pounds gold seems satisfactory, but one has to consider the position of such countries where the value of the currency is very low and where evidently the exchange from gold to the national value will give enormous sums. In order to obviate this, my first idea is this : — Would it perhaps not be sufficient to take an agreed equivalent stating in the Convention that so many pounds equal so many francs, so many florins, and so on. I furthermore made another remark, which is a special remark from the point of view of the underwriters, and that is that the underwriters pay generally three-fourths of the collision claims. Now if they have to pay such claims on the basis of a gold standard, the claims will much exceed what they were prepared to pay.

M. Charles BAUSS, (Anvers). — Messieurs, je crois que les observations que vient de présenter notre secrétaire M. Sohr vont absolument à l'encontre des opinions qui viennent de s'affirmer, je pense, d'une manière assez unanime et qui sont, il faut bien le dire, des plus raisonnables. La situation actuelle est contraire à toute équité. Il n'est pas admissible qu'un armateur anglais doive, pour se libérer, payer une somme de £ 8 la tonne, alors qu'un armateur belge pourrait se contenter de payer 200 francs. Il faut donc que l'on arrive à se pénétrer de la situation qui se présente actuellement — et qui peut se représenter demain — et abandonner nos idées d'autrefois quand nous croyions qu'il y avait équivalence pratiquement fixe entre les différen-

tes monnaies. M. Sohr nous dit que cela est bien malheureux pour les nations dont la monnaie est dépréciée. Evidemment, cela est certain; mais le même situation se présente sous tant de formes actuellement ! Cela n'est pas une réponse à l'objection principale consistant à dire que nous faisons de l'unification du droit maritime et que cette unification n'est pas d'accorder un privilège indirectement aux nations dont le change est déprécié. Nous devons donc incontestablement avoir une valeur de change qu'on appelle valeur-or, un étalon unique pour tous. Dire qu'on revient à la situation d'avant-guerre, cela impliquerait que les £ 8 vaudraient encore 200 frs. Je ne me dissimule pas qu'il y a certaines difficultés à résoudre au point de vue de la rédaction; mais nous n'avons pas à nous en préoccuper ici : c'est la conférence diplomatique, c'est-à-dire les délégués des nations qui auront à trouver la formule. On ne conçoit pas bien comment, dans une loi belge, on pourrait énoncer une limite en monnaie anglaise, par exemple. Mais nous devons nous borner ici à énoncer le principe et si nous sommes bien d'accord sur l'idée, nous pouvons passer outre.

La seconde objection de M. Sohr est tirée de la situation des assureurs qui peuvent être exposés à des surprises. Mais n'oublions pas que les assureurs font leurs polices pour une période déterminée qui est relativement courte et qu'ils modifient leurs primes suivant les circonstances et avec la plus grande facilité, tandis que les textes de loi ne se modifient pas aussi aisément. Une loi une fois faite reste en vigueur pour longtemps et nous ne pouvons nous exposer à devoir la changer l'année prochaine. Enfin, le projet qui est soumis actuellement à la conférence diplomatique est inspiré par nos travaux et nous ne pouvons pas détruire notre propre œuvre.

Nous avons jugé que la responsabilité de l'armateur serait limitée au navire et au fret et nous avons pensé qu'une somme de £ 8 en était la contre-valeur. N'abandonnons pas ce principe, mais adaptons-le aux circonstances actuelles et à celles qui peuvent se produire demain ; prenons une valeur stable, un étalon pour tous les pays.

(Verbal translation by M. Franck.)

Mr Bauss was saying that he could not follow Mr Sohr. It may be true that such nations as have a currency which is not at par gold standard would suffer through the modification which has been suggested by various of the former speakers; but Mr Bauss thinks that it is only just that the value to be taken should be a real value, and that he does not see that, for instance, when the English shipowner has to pay 8 pounds, the Belgian owner should be able to satisfy his creditors by paying 200 francs, which does not amount to the same. If insurers and underwriters may under the new system meet with some difficulties, it is to be considered, says Mr Bauss, that they generally take their policies for one year, or even for shorter periods, and that they can adjust their contracts to the economic conditions and to the new law; and, finally, he made this remark, that it would be somewhat reactionary, and in any case against the system of unification of the law, to have a system where one nation should have conditions of payment which would be quite different from those of another nation, according to the value of its currency.

M. SEFERIADIS. — Messieurs, en ce qui me concerne, je serais de l'avis de la conférence et adversaire de l'avis de M. Sohr pour les raisons suivantes: Il me semble que lorsqu'un dommage est causé, que le navire appartienne à un pays à change déprécié ou à un Etat dont le change est bon, la valeur du navire est toujours la même. Un navire appartenant à un armateur allemand aura une valeur effective égale à celle d'un navire appartenant à un armateur anglais. De plus, le fret est calculé aussi bien en Allemagne qu'en Angleterre de la même façon et représente une valeur réelle égale, car on tient compte dans la fixation du taux, de la dépréciation du

change de l'un et de la haute valeur du change l'autre. Or, le système que nous préconisons a tout simplement pour but d'unifier la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et il me semble que si cette responsabilité est fixée suivant la valeur de la £-or, nous aurons une situation identique à celle qui existait auparavant.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr Seferiadis has joined Mr Bauss and agrees with the general opinion expressed that a gold value should be the true standard. He says that one thing is certain, that, whatever may be the rate of exchange, it is the value of the vessel which has to be taken into consideration.

M. SOHR, (Anvers). — Je tiens à ajouter qu'au sujet de cette question, je n'ai aucun point de vue arrêté. Je me suis préoccupé d'examiner les conséquences. Or, pour les pays à change déprécié, il est certain que dans la plupart des cas la faculté pour l'armateur de se libérer par le payement d'une somme de £ 8 qui — avant la guerre pouvait être inférieure à la valeur réelle du navire — disparaîtra en fait. En effet, dans beaucoup de cas, la somme forfaitaire de £ 8 or égalera ou dépassera la valeur réelle.

* * *

I have explained the consequences, of the suggested gold value. The alternative of paying either the value of the ship or £ 8 a ton is in the interest of the shipowner when £ 8 a ton is less than the value of the ship. Now in most of the countries with low exchange, this alternative will be simply suppressed, because most probably the standard of £ 8 gold per ton will exceed the value of the vessel.

M. LESLIE SCOTT. — Je crois que c'est un sujet très difficile à résoudre. Le principe me paraît bien clair : c'est que toutes les nations doivent être traitées sur le même pied. La difficulté est dans le moyen d'y arriver. Je propose à la conférence de voter une résolution dans le sens suivant:

« La Conférence recommande l'examen des moyens » par lesquels les sommes de £ 8 et de £ 7 indiquées » comme limites dans les avant-projets de traité pour- » raient s'exprimer dans la convention internationale » définitive en une valeur stable, or ou autre, identique » pour toutes les nations. »

* * *

I have just said that the subject is one of very considerable difficulty. The principle that all nations should be on the same level is obviously right. The difficulty, being one of exchange, is to see the best way of arriving at that result, and, as it is a difficult subject, I suggest that this Conference should limit itself to recommending the examination of the best way of arriving at that result. If the Diplomatic Conference we have asked for is summoned, some work no doubt could be done before that Conference.

* * *

Je ne crois pas qu'il y ait des banquiers présents aujourd'hui. Or, c'est surtout une question de finance.

We have no Bankers here, and I think that we shall want their help in order to arrive at that result.

M. le PRESIDENT. — Messieurs, vous avez entendu les considérations que M. Scott a fait valoir.

M. BERLINGIERI. — Le système proposé par M. Scott est le meilleur, car si nous adressons des vœux aux gouvernements avant que la question soit mise au point, nous nous éloignons d'une solution plutôt que de nous en rapprocher. Cette question m'épouvante un peu.

M. FRANCK, *président*. — Mr Berlingieri supports Mr Scott's view.

M. de GRANDMAISON. — Je voudrais simplement faire observer qu'il ne s'agit pour nous que d'émettre un vœu, mais que nous ne légiférons pas. M. Berlingieri semble redouter que nous prescrivions la loi à la conférence diplomatique. Dans ces conditions, je me rallie entièrement à ce qu'a dit M. Scott. C'est une valeur stable que nous recherchons.

M. BERLINGIERI. — Parfaitement, ce principe est admis, mais il s'agit de trouver le remède.

M. Louis FRANCK, *président*. — Mr de Grandmaison also agrees with the suggestion which has fallen from Mr Leslie Scott.

La proposition est donc la suivante:

« This Conference recommends that means may be devised by which the amounts of £ 8 and £ 7 fixed as the limits of liability in the Draft Treaty be expressed in the final Convention in a fixed gold or other value which would be identical for all nations concerned. »

M. LE PRESIDENT. — Je crois que personne ne fera d'objection à cette formule?

M. J. LANGLOIS. — Je puis difficilement m'imaginer qu'on insère dans une loi belge que nous serons sou-

mis au cours de la livre sterling. Or, c'est en somme ce que vous avez décidé et je me demande comment il est possible que nous puissions faire admettre cela internationalement. Ce qui se présente pour nous, Belges, se présentera pour bien d'autres pays.

M. LE PRESIDENT. — Je me permets de faire remarquer à M. Langlois que la proposition qui est faite n'a nullement cette portée. Dans la disposition actuelle, il y a deux choses: 1° une limite forfaitaire maxima qui dans l'un des cas (marchandises) est de £ 8 par tonne, et de £ 7 pour les lésions corporelles; 2° l'idée de remplacer cette limite par une valeur exprimée en monnaie nationale, mais en cherchant une équivalence équitable basée sur une valeur-or. Il n'est pas question d'insérer dans la loi belge une limite exprimée en livres sterling.

Dr W. R. BISSCHOP. — If I understand the question rightly, Mr Chairman, it means this, that you want to substitute for the sum of £ 8 a quantity of gold which can be bought with £ 8. What you want to say is that a certain quantity of gold per ton shall be paid, and shall be paid according to what that quantity of gold will fetch in every country. So that it is not what Mr Langlois thinks, that for English vessels there shall be a fixed sum of £ 8 per ton: it means that you substitute for the £ 8 a quantity of gold in weight, and it is as much an unfixed quantity for an English vessel as it is for those of every other country. But the quantity of gold must be fixed, and because gold is a substance which has, as a general rule, a certain value and a value which is the most stable of all the metals, therefore it is in human affairs the most certain fixture of value to take a quan-

tity of gold. This I think was very well expressed by your question i. e. to substitute a value in gold for the limits of the shipowner's liability.

M. Albert LE JEUNE. — Un mot seulement pour vous rappeler quelques rétroactes de cette question. Je pense en effet que le début de notre accord a été une transaction entre deux systèmes. Or, si je me rapporte au premier travail fait par notre regretté ami Sir Douglas Owen, le système anglais était basé sur une opération assez simple qui avait consisté à diviser la valeur de toute la flotte anglaise par le nombre de tonnes et on était arrivé ainsi à £ 8 par tonne. Si nous avons fait dans le temps un accord d'après lequel les deux systèmes étaient admis de part et d'autre, il semble élémentaire de s'en tenir à la proposition qui nous est soumise, sinon nous ne tiendrons pas nos engagements qui ont été la base de cette convention.

(Verbal translation by the Chairman.)

Mr Le Jeune supports the view of Mr Scott, saying that a bargain has been arrived at between the Continental and British systems whereby it was decided to accept the limit of £ 8, which was at that time considered to be the result of the division of the value of the British shipping by the total tonnage which amounted to more or less £ 8, and was thus a real value, and not a face of paper value.

M. LE PRESIDENT. — Je mets aux voix cette proposition de M. Leslie Scott.

(La proposition est adoptée à l'unanimité.)
(Carried unanimously.)

* * *

Messieurs, nous abordons maintenant la question de recours du chef de mort d'homme ou de lésions corporelles.

M. RIPERT. — On nous communique pour la première fois une proposition d'après laquelle la limitation de £ 7 par tonne supplémentaire, serait supprimée et remplacée, si j'ai bien compris vos explications, par un système d'assurance en cas d'accidents corporels. La loi française actuelle ne fait pas de distinction entre les créanciers pour dommages corporels et les créanciers pour dommages matériels; tous viennent sur un pied de partage égal et nous n'admettons pas qu'il y ait un privilège dans le cas de mort ou de blessure. Néanmoins, et pour nous conformer aux délibérations du Comité Maritime International, nous avons, dans le projet de revision du code de commerce français, qui est à l'étude à l'heure actuelle, admis le principe même que vous avez défendu ici, c'est-à-dire, qu'en cas de mort ou d'accident corporel il y aurait un supplément de £ 7, qui deviendrait le gage exclusif des victimes de ces accidents. C'est donc le principe que nous voulons adopter aujourd'hui dans la loi française, afin d'arriver à l'unification des lois maritimes. Serait-il possible d'aller plus loin ? J'en doute. La jurisprudence actuelle admet que le transporteur est responsable en cas d'accident corporel par suite d'une véritable présomption de responsabilité. La dernière jurisprudence de la Cour de Cassassion de France a admis cette responsabilité contractuelle du transporteur. Or, dans la proposition qui vous est faite, il faudrait réduire cette règle, au point de vue international, par la suppression de toute responsabilité du transporteur en cas d'accident corporel et faire admettre par les parlements de tous les pays, qu'en cas de mort ou de blessure, le transporteur sera exonéré de toute responsabilité. Je crois que dans l'état actuel de nos idées et de notre jurisprudence nous aurions, tout au moins en France, beau-

coup de peine à faire admettre un pareil principe. J'ajoute que si on substitue à la responsabilité du transporteur un système d'assurance il y aura un double inconvénient. Tout d'abord il sera très difficile d'arriver à un système international, car toute proposition d'assurance obligatoire sera nécessairement une proposition nationale et on ne voit pas très bien comment on pourrait arriver sur ce point à l'unification du droit maritime. Le second point c'est que, lorsque vous arrivez au système de l'assurance obligatoire, vous êtes conduits, par la coordination des idées juridiques, à admettre la responsabilité par le fait même. C'est dire que vous admettrez la responsabilité de l'armateur dans tous les cas, que le capitaine soit en faute ou qu'il ne le soit pas. Cela reviendrait en somme à introduire dans la législation nationale un principe de risque professionnel vis-à-vis des passagers et des émigrants, principe qui est tout à fait nouveau et qui a le grave inconvénient de détruire une partie de l'œuvre déjà accomplie.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr Ripert, expressing his personal views, but views which he thinks are also those of his colleagues, is of opinion that a system of compulsory insurance of passengers would not meet with the agreement of French shipowners. French shipowners now are ruled by a law which does not discriminate between cargo claims and passenger claims. Furthermore to his mind it would be very difficult to arrive at an international system of compulsory insurance, as the scheme would have to be introduced by national legislation, which would not make for uniformity all over the world.

Mr CLEMINSON. — Mr Chairman: having regard to Mr Sohr's special reference to Sir Norman Hill's plan, I think it might be your wish that I should speak next. I have had this plan before me for some time, and was very much impressed with the soundness of it; but it

had not been considered as a practical proposition until last week, when the Chamber of Shipping received from the British Government a proposed draft Convention which is to come up for consideration before the International Emigration Committee set up by the Labour Department of the League of Nations. On the 2d August, the International Emigration Committee will meet in Geneva and they will decide whether that or a similar Code shall be placed upon the agenda for the meeting in the following year. I have not that Code with me, because I was not aware that it was likely to arise; but, shortly, the Code simply proposes that there should be a system of compulsory insurance by Shipowners of the lives of all emigrants carried. On receiving that, I immediately reread Sir Norman Hill's scheme, which I am glad to say is before us all here, and, I do not know whether the French delegates here have had the advantage of reading his proposal before this afternoon, but I am inclined to think that unless the question depends upon considerations of local French law of which I am unaware, they will find that the scheme Sir Norman Hill proposes does offer advantages alike to the emigrant, or shall we say passenger (because Sir Norman Hill at any rate suggests it should go further) and to the shipowner. Whether you would wish me to expatiate more fully on the matter now, or leave it there, I leave it to you to say, Sir.

(Traduction orale par M. Franck.)

M. Cleminson a dit que le Comité international d'émigration, rattaché à l'organisation internationale du travail, qui va se réunir prochainement à Genève, a proposé un avant-projet de traité qui, précisément en matière d'émigration, introduit un système d'assurance obligatoire. C'est l'une des raisons pour lesquelles il a, quant à lui, repris l'étude du travail qui avait été rédigé par Sir Norman Hill. Il pense que le travail dont il s'agit, au sujet de la responsabilité pour lésions corporelles, est avantageux

non seulement pour les émigrants, mais aussi pour les passagers, et il croit que cette intervention du bureau de la Ligue des Nations doit attirer notre attention. C'est essentiellement une question de droit maritime et il est recommandable que cette conférence s'en occupe.

M. LESLIE SCOTT. — Messieurs, cette question me paraît très importante pour nous, notamment, eu égard à ce qui vient de nous communiquer M. Cleminson. Il n'est pas recommandable qu'un autre organisme s'occupe du travail qui, non seulement a déjà été entamé par nous et nous appartient donc en quelque sorte, mais qui atteindrait également le projet de code sur la responsabilité des propriétaires de navires. Notre but est d'essayer d'éviter qu'il y ait des divergences entre les systèmes de lois des différentes nations. Or, si une autre organisation ajoute au système déjà existant un système nouveau de responsabilité, nous verrions renaître ces divergences législatives que nous désirons précisément éviter. Je crois par conséquent qu'il serait bon que demain nous discutions un peu cette question et à cet effet je prierais les membres de cette conférence de bien vouloir examiner, pour notre séance de demain, cette brochure de Sir Norman Hill qui n'est pas très longue; elle pourrait ainsi servir de base à une discussion et peut-être nous serait-il possible d'arriver à un résultat sur ce point.

M. LE PRESIDENT. — Messieurs, vous entendez la proposition de M. Leslie Scott. Dans l'examen de cette question, à notre séance de demain à ce sujet, se poseront les deux questions suivantes : 1° Convient-il qu'une autre organisation que la conférence diplomatique s'occupe de ces questions de responsabilité ? 2° Y a-t-il lieu de recommander l'adoption d'un système international d'assurance couvrant les risques-vie, passa-

gers et émigrants? M. Scott exprime le vœu que les membres de la conférence qui ne l'auraient pas encore fait, veuillent bien parcourir la brochure de Sir Norman Hill.

M. Henri de GRANDMAISON. — Je n'y vois pas d'inconvénient. Je suis parfaitement d'accord pour que la continuation de cette discussion vienne au début de la séance de demain. Je voudrais beaucoup attirer votre attention sur ce qu'un des sujets principaux à l'ordre du jour de cette conférence, c'est-à-dire les clauses d'exonération dans les connaissements avait été annoncé comme devant être discuté demain matin, la continuation de la discussion devant se prolonger au besoin samedi matin, d'après la disposition du programme qui nous a été remis. Or, cette question des clauses d'exonération a été étudiée soigneusement par l'association française. Plusieurs de ses membres sont venus à Anvers spécialement pour discuter cette question, notamment l'honorable représentant du Comité Central des Armateurs de France et j'espère donc que cette question pourra venir en discussion immédiatement après celle que nous avons amorcée ce jour.

M. LE PRESIDENT. — Nous examinerons la question.

Il y a alors un dernier point qui se rattache à la responsabilité des propriétaires de navires: c'est la question de savoir si les dispositions qui sont contenues dans les avant-projets de traités, et qui ont trait à l'abandon du fret et autres accessoires du navire, pourraient être avantageusement remplacées par une indemnité forfaitaire. Brièvement résumée, l'idée est celle-ci: il est natu-

rel que si le navire est abandonné, le fret, qui est un accessoire du navire, le suive et que d'autres créances ou d'autres droits acquis se rattachant aussi au navire aient le même sort, par exemple, le droit à la contribution en avaries communes du chef des dommages subis et non réparés, l'indemnité de sauvetage si elle est proméritée depuis l'accident, etc...

Lors de la discussion de la sous-commission en 1913, un des délégués a fait observer que, si le système était théoriquement juste, il donnait lieu en pratique à de graves inconvénients. Quel est le fret à abandonner? Est-ce le fret de la charte-partie ou celui du connaissement? Si c'est le fret de la charte-partie est-ce pour tout le voyage ou pour la partie du voyage au cours de laquelle l'accident s'est produit? Aussi longtemps que l'idée dominant l'abandon était celle de la fortune de mer, la chose n'avait pas de grandes difficultés. Mais maintenant que l'on propose une responsabilité par voyage, il importe de déterminer ce que sera le fret et il faut alors déterminer où commence et où s'arrête le voyage. Qu'est-ce qu'un voyage par navire de ligne régulière allant d'un port à l'autre et y chargeant ou déchargeant une partie de sa cargaison constituant en sorte une seule aventure depuis le moment du carénage jusqu'au moment où il sort du service? Convient-il de faire une côte mal taillée et d'avoir des litiges et des procès, ou de convenir internationalement que quand on aura déterminé la valeur du navire on ajoutera une somme à forfait par exemple de 20 ou 30 shilings comme étant la valeur du fret?

M. René VERNEAUX. — Messieurs, J'estime qu'il n'y a pas lieu de suivre cette suggestion et d'admettre un forfait pour l'évaluation du fret. En ce qui concerne plus spécialement la France, nous avons un document

nouveau très intéressant, savoir le projet de révision du livre 2 du code de commerce auquel M. Ripert a déjà fait allusion. Dans ce projet il est proposé que le fret à abandonner sera le fret net et le prix net de passage au port au moment où la responsabilité est déterminée, et par fret net et prix de passage net, on entend les 2/3 du montant brut. Nous avons ainsi un système qui évite les difficultés auxquelles vous faites allusion en ce qui concerne la détermination du voyage. Je vous demande donc d'examiner le projet tel qu'il est sorti des délibérations de la Commission de révision du code de commerce.

(Verbal translation by the Chairman.)

On this matter of the lump sum and the question of accessories Mr Verneaux remarks that he is of the opinion that we ought not to adopt the suggestion of a lump valuation of the freight and suggests the adoption of the solution proposed in the draft of reform of the French maritime code, by which the freight upon which the shipowner is liable is net freight and net passage money, which means two-thirds of the gross amounts, which solution avoids all the difficulties with regard to the determination of the voyage.

Mr. CLEMINSON. — I think the British Shipowners entirely concur in the French views.

M. le PRESIDENT. — Messieurs, il n'y a plus d'orateurs inscrits et je pense donc que nous pouvons clôturer la discussion. Il n'y a pas lieu d'émettre un vote. Les opinions émises ici seront soumises à la conférence diplomatique.

VENDREDI, 29 JUILLET 1921.
FRIDAY, 29th JULY 1921.

Séance du matin. — Morning sitting.

La séance est ouverte à 10,15 heures sous la présidence de M. Louis Franck.

M. Louis FRANCK, *président.* — Messieurs, M. le Gouverneur de la Province d'Anvers qui nous donne l'hospitalité de cette salle et qui a été empêché d'assister à notre séance d'hier parce qu'il était appelé à la cérémonie d'inauguration de la bibliothèque de Louvain, veut bien nous souhaiter la bienvenue. Je lui cède la parole.

M. le baron van de WERVE et de SCHILDE, *gouverneur de la province d'Anvers.*

« Messieurs, la Province d'Anvers est très flattée de pouvoir offrir l'hospitalité ou Comité Maritime International, à l'occasion de sa XIIme Conférence.

A mon très vif regret, il ne m'a pas été possible — quelque désir que j'en eusse, pourtant — de vous le dire dès hier, à l'ouverture de vos séances. J'avais depuis longtemps accepté l'invitation qui m'était faite d'assister à l'imposante cérémonie par laquelle se célébrait — hier, précisément, — la réédification de la Bibliothèque de l'Université de Louvain, dont on posait solennellement la première pierre.

Fidèles et courageux protagonistes du Droit sous l'une de ses diverses formes, vous m'en voudriez, certes, d'excuser à vos yeux une absence dont la raison déterminante n'est autre que la glorification même du Droit, sous les outrages de la Force — glorification qui, par le caractère mondial qu'elle revêtait, fut en même temps celle de l'humaine solidarité dans l'expression de cette Justice réparatrice dont, à un point de vue spécial, vous assumez la noble mission d'édifier le code universel.

Sans vouloir donc insister davantage sur le retard de ma présence parmi vous, je me félicite simplement, Messieurs, de l'honneur qui m'échoit aujourd'hui de vous souhaiter la bienvenue dans nos murs — heureux de les voir servir de cadre à l'œuvre de science et d'action bienfaisante dont, avec un zèle que j'admire, vous vous efforcez de faire progressivement bénéficier l'humanité tout entière.

Puisse votre session — la première depuis la guerre — être largement fructueuse en résultats pratiques, dans les multiples champs du vaste domaine ouvert à vos investigations.

En parcourant l'intéressante note que, très aimablement son auteur, le dévoué secrétaire de votre association m'a communiquée, j'y constate — non sans une légitime fierté — que c'est à deux des citoyens de notre maritime métropole belge que votre organisme international doit la vie.

Je me réjouis de ce que, né sur les bords de notre Escaut, il y revienne aujourd'hui fêter... sa grande majorité, en de joyeuses expansions jubilaires qui proclament les noces d'argent du Droit mondial et de la Mer.

Que le plus grand nombre possible d'entre vous, Messieurs, soient un jour, dans notre antique cité commer-

ciale, les témoins bénis de leurs noces d'or. C'est le vœu que, d'un cœur sincère, je vous adresse à tous.

Il ne m'appartient pas — à moi, qui ne suis qu'un profane dans le temple du Droit — de porter, devant les hautes compétences réunies ici, un jugement analytique du travail effectué par le Comité Maritime International, au cours des vingt-cinq années écoulées depuis sa fondation.

Qu'il me soit cependant permis de souligner que ce n'est point chose banale que d'avoir réussi à réaliser, sur certaines questions complexes, l'accord d'une vingtaine d'États. Les laborieuses délibérations dont fut l'objet, — à partir de la date mémorable du 11 novembre 1918, — chacun des points les plus essentiels du problème de la paix mondiale, témoignent à suffisance des difficultés qui jalonnent la voie dans laquelle vous vous êtes vaillamment engagés.

Vous ne vous étonnerez pas, Messieurs, que je vous félicite d'en avoir partiellement triomphé, ni même que j'envisage comme une promesse de succès intégral vos victoires acquises.

Tout dans l'évolution civilisatrice, est œuvre de patience, de volonté tenace, de souple et de loyale intercompréhension, de réciproque bienveillance, de chevaleresque courtoisie.

Puissent ces hautes vertus sociales, que je suis particulièrement heureux de saluer au sein de cette assemblée, trouver la récompense de leurs persévérents efforts, dans une entente de plus en plus complète des peuples, sur le terrain mouvant — et difficilement endigable — de leurs relations maritimes.

En acclamant avec vous, Messieurs, les deux dates confondues de 1896 et de 1921, je me fais l'agréable

devoir d'adresser un souhait de bienvenue tout spécial aux honorables membres étrangers de votre Conférence et de les assurer du plaisir que j'éprouve à les voir réunis à une élite de nos concitoyens, dans le chef-lieu de la province que j'ai l'honneur d'administrer.

Mon dernier mot, Messieurs, veut être l'expression d'un confiant espoir dans les glorieuses destinées du Comité Maritime International. »

M. FRANCK, *président*. — Je suis assuré d'être l'interprête de l'assemblée en remerciant cordialement l'honorable gouverneur pour les paroles si aimables qu'il vient de nous adresser. *(Appl.)*.

M. le PRESIDENT. — Le premier objet à l'ordre du jour est la question réservée hier. Il s'agit des dommages-vie et de la limite de responsabilité à ce sujet et cette question nous amène à en examiner deux autres. 1° La proposition de faire régler, par la Société des Nations et spécialement par le Bureau International du Travail, la question de responsabilité des propriétaires de navire à raison du transport des émigrants. 2° La suggestion de substituer une assurance obligatoire à la responsabilité en matière de lésions corporelles.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur la première proposition qui consiste donc à soumettre, à la réunion de Genève de la Société des Nations et plus spécialement à l'organisation qui s'occupe de la législation du travail, ces questions de responsabilité des propriétaires de navires ?

M. RIPERT. — Messieurs, nous avons examiné depuis hier le rapport de Sir Norman Hill, présenté au nom de la délégation anglaise, sur la responsabilité en cas de perte matérielle.

M. le PRESIDENT. — Si cela convenait à l'honorable membre, je lui demanderais de s'occuper tout d'abord de la première question.

M. RIPERT. — La première question c'est la proposition de renvoyer à la réglementation de la Société des Nations la question de responsabilité du transporteur envers les émigrants. Il paraît bien difficile, dans un projet sur la limitation de la responsabilité, d'admettre que la responsabilité du transporteur soit déterminée par les personnes transportées. Que l'on crée ensuite, par les soins du Bureau International du Travail, une assurance obligatoire ou facultative des émigrants, c'est là une question à examiner, mais qui ne nous paraît pas toucher directement à la responsabilité du transporteur. L'idée d'assurance est une idée beaucoup plus générale que celle de la responsabilité. Nous ne nous occupons que des cas où l'armateur est responsable. Si même il y a un jour une assurance obligatoire pour les émigrants, cette assurance ne couvrira certainement pas toutes les fautes de l'armateur et la responsabilité qui en découle. Par conséquent notre projet reste entier et j'ajoute qu'il est peut-être dangereux de voir le Bureau International du Travail s'occuper d'une question maritime où les membres du Bureau International, qui ne sont pas éclairés par des experts techniques et des armateurs, n'ont peut-être pas toute la compétence voulue pour statuer. Une assurance obligatoire pour le transport des émigrants va rejaillir nécessairement sur les conditions du transport et probablement sur le prix du transport . Il y a en tous cas, des organisations internationales à faire qui touchent l'organisation administrative même des caisses d'assurance du pays et je crois

que le Comité Maritime International pourrait émettre le vœu que le Bureau International du Travail ne se mette pas à légiférer sur des questions d'assurance obligatoire sans consulter les organisations nationales qui s'occupent des questions maritimes.

(Verbal translation by the Chairman.)

Professor Ripert was saying that he considers that the International Labour Bureau is not perhaps qualified to solve questions of maritime law; that it is difficult to think that there would be two sorts of liability according to the quality of the passengers who are being carried on a ship, one for the ordinary passengers one for the emigrant; that the matter of insurance may naturally be different from a question of liability; but that it seems that it is not the International Labour Bureau that is really competent to deal with questions of that sort, and he suggests that a motion to that effect be adopted.

M. BERGLINGIERI. (Gênes). — Messieurs, la question concernant la sauvegarde de la vie humaine moyennant un système d'assurance, a déjà été envisagée par la conférence diplomatique qui s'est réunie à Bruxelles et je vais vous lire deux documents qui sont très intéressants sous ce rapport.

En 1913 le Gouvernement italien présentait à la conférence diplomatique le document suivant :

« Le Gouvernement Royal se ralliant à l'avis émis par
» la Commission italienne pour la réforme du code de la
» marine marchande, formule, au sujet du projet con-
» cernant la responsabilité des propriétaires de navires,
» le vœu que l'on ne perde pas de vue l'opportunité de
» pourvoir par des règles communes à tous les Etats,
» à la sauvegarde des intérêts des personnes à bord, spé-
» cialement des émigrants et des membres de l'équipage.

» Ces règles ne devraient pas restreindre les garan-

» ties accordées par le droit général et la jurisprudence.
» Que l'on recherche à cet effet une base qui, sans con-
» stituer une charge excessive pour les intéressés au
» navire, établit le principe de l'assurance obligatoire
» au point de vue des passagers et des émigrants.

» Par ce système seraient éliminées les questions re-
» latives à la recherche de la faute et de la détermination
» de la responsabilité. »

Je lis encore ce qu'a écrit à la même époque le Gouvernement de la Grande-Bretagne :

« Reste cependant la question de limitation en cas de
» perte de vies humaines et de lésions corporelles. Le
» Gouvernement de Sa Majesté constate, avec plaisir,
» que pour autant que cela résulte des observations pré-
» sentées, la majorité des puissances représentées est
» d'accord pour adopter la proposition contenue dans la
» note sur l'article 11. Les pertes de l'année passée
» prouvent toutefois qu'il n'est pas possible de se mettre
» à l'abri des désastres et que le Gouvernement de S. M.
» ne voit pas la possibilité d'accepter une proposition
» qui modifierait la loi existante dans le sens d'une di-
» minution. Dans tous les cas, si les autres puissances
» n'étaient pas en mesure de fixer une limite qui serait
» équivalente à £ 15 par tonne, le Gouvernement de S.
» M. désirerait que la convention contienne une disp-
» tion qui, outre la disposition dans le sens de l'art 11,
» permettrait aux lois de chaque pays de prévoir une
» responsabilité plus élevée. »

Et j'attire tout spécialement l'attention de la conférence sur le passage suivant :

« En formulant les observations qui précèdent, le
» Gouvernement de S. M. n'a pas perdu de vue l'intéres-
» sante proposition suggérée par le Gouvernement ita-

» lien, à savoir qu'il y aurait lieu d'essayer d'établir un
» système d'assurance obligatoire des passagers, et ne
» doute pas que la Sous-Commission prendra cette pro-
» position en sérieuse considération. »

Vous voyez, Messieurs, à quel point nous en étions déjà en 1913 à la conférence diplomatique. Or, j'entends que le Bureau du Travail de la Ligue des Nations veut s'occuper de la même question. Il me semble que notre Comité ou notre Conférence devrait formuler un vœu priant le Bureau de la Ligue des Nations de bien vouloir surseoir à s'occuper de cette question puisque nous en avons commencé l'étude au Comité Maritime International et que cette étude est constituée par la Conférence diplomatique, de façon à permettre, à notre Comité et à la Conférence diplomatique, de terminer leurs études de ce problème.

Je propose alors à cette Conférence l'ordre du jour suivant :

« De prier le Bureau de la Ligue des Nations de sur-
» seoir à s'occuper de la question concernant l'assurance
» à propos des passagers, pour donner au Comité Mari-
» time International et à la Conférence diplomatique,
» qui se sont déjà occupés de ces questions, le temps de
» mener à bonne fin leurs travaux. »

(Verbal translation by the Chairman.)

Mr Berlingieri said that in his opinion also this question of an obligatory insurance for life claims in favour of passengers and/or emigrants should be left to the Diplomatic Conference, and the International Maritime Committee. The professor has reminded us of the following facts: First, that the Committee had always brought the matter to the cognisance of the Diplomatic Conference; also, that the British Government had expressed its view that the Conference should take this matter up, and expressed a hope that it would be found possible to arrive at an international solution. He therefore moves that this Conference

would express as its opinion that the Bureau international du Travail should wait the consideration of this question, and that the matter should be deferred to the Maritime Diplomatic Conference which would naturally be in a position to take it up.

Mr CLEMINSON. — I think, Mr President, that the British view would be the same as that expressed by my friends on the right. We would quite concur in the proposal made to-day that this particular question should be considered by this Committee and the Diplomatic Conference. I do not know whether you think the Diplomatic Conference could be convened again within the next 10 or 11 months. If it could be, it would be a great advantage. Then you might have something cut and dried for the Emigration Commission to adopt. Then we should in fact have a body of experts to deal with this problem. The International Labour Bureau, I quite agree, is quite inapt to deal with a question of this kind.

(Traduction orale par M. Franck.)

M. Cleminson dit que pour sa part, la délégation britannique s'associe aux sentiments exprimés par les délégations française et italienne. Il est d'avis que ces questions ne doivent pas être scindées, mais qu'elles doivent être solutionnées par la Conférence diplomatique qui a commencé à s'en occuper. Il exprime le vœu que la Conférence diplomatique puisse se réunir dans les onze ou douze prochains mois, de telle façon que la question puisse être examinée à bref délai.

M. H. DE GRANDMAISON. — Il me semble que ce serait sous la forme que M. le Président vient d'indiquer que ce vœu devrait être exprimé plutôt que sous la forme proposée par l'honorable membre de la délégation italienne. Tout en maintenant très fermement la question de principe, nous ne devons pas avoir l'air d'ignorer le Bureau International du Travail qui est une émanation de la Ligue des Nations et nous ne devons employer à son égard aucune expression qui pourrait paraître blessante.

Le bureau international du travail est un organisme administratif et non législatif. Dans sa compétence peuvent rentrer les questions d'hygiène et de sécurité des émigrants, mais il ne faut pas qu'il s'immisce dans des questions de principe comme la détermination de la responsabilité même des propriétaires de navires, car ce sont là des questions absolument distinctes. Dans ce cas je ne serais pas d'avis d'inviter le Bureau du Travail, à surseoir à l'examen de la question : nous devrions plutôt exprimer le vœu que la Conférence diplomatique maritime se réunisse au plus tôt et s'occupe de cette question.

M. BERLINGIERI. — Je suis d'accord.

(Verbal translation by the Chairman.)

Mr de Grandmaison was saying that he thought that the motion as indicated by Mr Cleminson would suit him better than the form given to it by Mr Berlingieri. It comes to this, that this meeting ought to express its opinion that the Maritime Diplomatic Conference should take this matter up, and that it is not for us to address an invitation to the International Labour Bureau to suspend its consideration of the matter.

M. FRANCK, *président*. — I submit that the meeting is agreed on the principle of the motion.

* * *

Je puis considérer que l'assemblée est unanimement d'accord sur le principe de cette motion. Dans ce cas, si vous le voulez bien, le bureau se chargera de donner à la motion la forme diplomatique qui convient pour que personne ne puisse croire que nous aurions en quelque mésestime l'activité très intéressante du Bureau International du Travail.

M. de ROUSIERS. — Messieurs, j'appuie entière-

ment ce qui vient d'être dit en dernier lieu par M. de Grandmaison, mais je crois qu'il y aurait avantage à ce que dans le vœu à rédiger par la Comité Maritime International on indique avec toute la précision possible pourquoi nous estimons que le Bureau International du Travail ne doit pas s'occuper de cette question. Le Bureau International du Travail, auquel je rends un hommage particulier, d'autant plus que j'ai participé à ses travaux, à devant lui une tâche immense qui consiste à étudier et à réaliser si possible les moyens d'entente entre employeurs et employés. Or, dans la question qui nous occupe il n'y a rien de sembable. Les émigrants, sous prétexte qu'ils appartiennent à la classe ouvrière, ne sont cependant en rien des ouvriers au service des armateurs. Par conséquent les rapports entre armateurs et émigrants constituent une question d'ordre commercial et non une question de travail. Or, ce sont ces dernières questions dont le bureau international doit connaître. Je crois donc qu'il y aurait avantage à notamment indiquer cela dans le vœu.

(Verbal translation by the Chairman.)

Mr de Rousiers, general secretary of the Union of French Shipowners, said that he concurred entirely in what has been said; that he was in very great esteem for the work of the International Labour Bureau, the more as he personally had taken part in it; but the object of the International Labour Bureau is to settle, if possible, internationally and on an equal basis, the relations as between master and servant, employer and employee; whereas in the question which is now being discussed it is not a matter of master and servant, or of employer and employee; it is a question of commercial contract between the shipowner and one set of his customers. So Mr de Rousiers thinks that the matter should be put in the form of an affirmation of the principle that this is a matter for the Diplomatic Conference, and not a matter for the International Labour Bureau.

M. LESLIE SCOTT (Londres). — Je voudrais ajouter un mot encore. C'est que puisque la Conférence diplomatique, qui a siégée en 1910 et en 1913, tandis que sa sous-commission se réunit en 1913, est déjà saisie de cette question, la prochaine conférence diplomatique ne sera qu'une conférence ajournée. Il en résulte que la Conférence diplomatique s'occupe déjà de cette question particulière. Par conséquent, je crois que le Bureau International du Travail comprendra facilement que la Conférence diplomatique étant déjà saisie, il ne peut être question de froissement de sa part.

M. SOHR. — Je voudrais ajouter une seule observation. La question paraît tellement importante que je crois aussi, comme le propose notre président, qu'il conviendrait d'écrire une lettre mettant les choses bien point. En outre une copie de cette lettre pourrait être adressée aux diverses associations nationales de façon que des démarches concordantes soient faites auprès des divers gouvernements. Cela aurait beaucoup plus de prix qu'une seule lettre émanant de notre Comité.

* * *

What I was saying is, that apart from a letter sent by the Bureau of our Committee it would be useful to send copies of this letter, to the various National Associations in order that the various countries may, through their respective Governments, give their adhesion and their consent to the point of view expressed by our Committee.

M. le PRESIDENT. — Il est d'ailleurs d'évidence, pour qui y réfléchit, que la question de l'assurance obligatoire ne peut pas être séparée de la question de respon-

sabilité des propriétaires de navires, en matière d'émigrants. Théoriquement on pourrait concevoir que les deux questions soient séparées, mais pratiquement l'une comme l'autre se traduit par une charge nouvelle, par des frais supplémentaires qui viennent grever l'entreprise, et comme vous considérez que le coût du transport, pour les émigrants notamment, est un élément essentiel et que selon que le coût de ce transport monte ou baisse l'émigration est possible ou non, il est important de ne régler aucune de ces questions séparément, mais de régler en une fois l'ensemble des questions juridiques naissant du contrat de transport. On ne peut prendre un des éléments du problème sans examiner en même temps les autres. Je crois que nous traduirions très bien le vœu de l'assemblée en votant la motion suivante que M. Leslie Scott me remet à l'instant :

» Considérant que les problèmes juridiques et économiques qui se rattachent à la responsabilité des propriétaires de navires à raison du transport des personnes ne peuvent être scindés utilement ; qu'ils comportent l'examen de nombreux éléments de technique et de droit maritime, et que leur solution doit être mise en rapport avec le droit commun maritime ;

» Considérant que vingt-cinq nations ont depuis plusieurs années réuni une Conférence diplomatique, qui, en plusieurs sessions, s'est occupée d'unifier la législation maritime du monde ; que la situation des passagers et spécialement des émigrants a été examinée au cours de ces travaux; que le Gouvernement britannique et le Gouvernement italien en ont saisi la Conférence diplomatique; qu'il ne s'agit d'ailleurs pas de rapports nés du contrat de travail ;

» L'Assemblée émet le vœu que la question dont

» s'agit relève de la compétence de la Conférence diplo-
» matique maritime, et que celle-ci n'en soit pas des-
» saisie. »

Mr CLEMINSON. — I wonder if Mr Scott would read it in English?

Mr LESLIE SCOTT. — Yes. « Considering that
» problems of a legal and economic character are invol-
» ved in the consideration of the question of shipowners
» liability by reason of the carriage of passengers on
» board, and that such questions cannot conveniently be
» split up ; that they involve the examination of many
» maritime questions of a legal and technical character,
» and that their solution ought to be attained with due
» regard to common law rights ; Considering that 25
» nations have for many years past engaged in a Diplo-
» matic Maritime Conference which has held several
» Sessions and been engaged upon the unification of
» maritime law throughout the world ; that that Confe-
» rence is already seized of the question ; that the posi-
» tion of passengers, and especially emigrants, has
» already been examined by the Conference in the
» course of its deliberations ; that the British Govern-
» ment and the Italian Government alike have asked the
» Conference to deal specially with the above topic :
» This Conference expresses the opinion that the matter
» in question comes within the jurisdiction of the Diplo-
» matic Maritime Conference, and expresses the wish
» that the question should not be taken from it. »

Mr CLEMINSON, (London). — I think, Sir, it might be possibly convenient if we might leave the actual

putting of that resolution till to-morrow. I do not know whether you contemplate our suggesting that the question should be withdrawn from the consideration of the International Emigration Commission. It might be quite a good thing I think, that they should be at liberty to consider their part of it in 12 months time, and then refer it to the International Diplomatic Conference which might meet shortly afterwards. That is a matter I would like to consider just between now and tomorrow morning, if it were convenient to leave it over till then.

M. LE PRESIDENT. — M. Cleminson dit qu'il serait possible aussi que le bureau international du travail suspende ses délibérations sur ce point ou réfère la question à la Conférence diplomatique. Je lui réponds que nous ne demandons pas qu'il se prononce sur cette question, nous nous contentons simplement d'affirmer le principe.

* * *

The motion as it is put does not convey the meaning that this meeting expresses an opinion as to the procedure to be taken : it merely states a principle, that we consider that the matter is within the scope of the labours of the Maritime Diplomatic Conference. How the Governments will then arrange the matter we leave to them. I suppose under that form you can agree. In any case we shall be quite pleased if you will look at the drafting of the resolution, and some little changes may be made afterwards.

M. FRANCK, *président*. — Nous sommes d'accord dans ces conditions ?

(Assentiment unanime.)

M. LE PRESIDENT. — Vient alors la seconde question, qui est celle de la suggestion qu'une assurance pourrait prendre utilement la place de la responsabilité des propriétaires de navires en matière de transport de personnes. En ouvrant cette discussion, je rappelle à la conférence que cette suggestion, fort intéressante en elle-même, et qui est admirablement exposée par Sir Norman Hill dans le travail qui vous a été soumis, se rattache à la même méthode de travail qui pendant plusieurs années a été exposée devant notre conférence, au début de ses travaux, par notre regretté et vénéré collègue M. Hindenburg. L'honorable M. Hindenburg qui était un jurisconsulte éminent et un esprit très pratique, en présence des grandes difficultés qui existaient, pour régler internationalement les problèmes de responsabilité, avait proposé de résoudre la question de la façon la plus simple, c'est-à-dire, en supprimant toute responsabilité et en disant aux différents intéressés: « Assurez-vous ». La conférence est arrivée alors à cette conclusion que, si c'était là peut-être le droit du XXIIe siècle, il paraissait pour le moment indispensable que l'assurance, pour être vraiment adéquate aux situations, eût pour base un droit commun maritime clairement établi; qu'il appartient de déterminer les droits et obligations des parties engagées dans une aventure maritime et que lorsque chacun connaissait exactement ses charges, ses droits et ses risques, chacun pouvait voir s'il était de son intérêt de s'assurer et comment. J'ai tenu à vous exposer ces rétroactes et je donne maintenant la parole au professeur Ripert.

M. RIPERT. — Si nous comprenons bien il s'agirait d'effacer dans la convention internationale ce qui a trait à la responsabilité des armateurs pour mort ou lésion corporelle.

Il n'y aurait plus de responsabilité qu'en cas de dommages matériels, les personnes transportées devant s'assurer si elles veulent être garanties.

Si la proposition est telle, je répondrai ce que j'ai dit hier, à savoir que nous aurions les plus grandes peines de faire admettre dans le droit français qu'il n'y aurait plus de responsabilité, pour la première catégorie, en cas de faute du capitaine envers les personnes transportées, alors que cette responsabilité existerait toujours envers les chargeurs. A l'heure actuelle, le droit français ne fait aucune différence entre les victimes ; que ce soit des victimes à raison de dommages matériels ou à raison de lésions corporelles, leur traitement est absolument le même.

Mais si on faisait une différence, nous sommes persuadés que notre législation admettrait plus facilement le recours pour lésion corporelle et pour perte de vie humaine, que le recours pour dommages matériels.

Ce que l'on demande, c'est-à-dire, la suppression de toute responsabilité pour dommages personnels, est tellement en désaccord avec notre législation nationale que nous n'aurions aucune chance d'arriver à une entente internationale sur cette base.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr Ripert was explaining that the proposal to solve the difficulties as to personal injuries by a compulsory insurance scheme would be in conflict with the French law : that it would in fact amount to this, that the liability of the shipowners towards the passengers would be suppressed and replaced by an insurance scheme.

M. SOHR. — Je voudrais répondre quelques mots au point de vue exposé par M. Ripert. Sir Norman Hill, dans le rapport qu'il a publié, a en quelque sorte chiffré

ce que signifiait cette responsabilité des armateurs et, avec la précision qui le caractérise, il a mis en évidence que si théoriquement en vertu des principes du droit il est intéressant de constater que l'armateur a une responsabilité en cas de faute de ces préposés, en fait, dans les grandes catastrophes maritimes ce résultat donne fort peu de chose par tête de passager. Sir Norman Hill arrivait à une moyenne par tête d'environ £ 150 à £ 200. Son raisonnement est celui-ci: supprimons toutes les difficultés de procédure, n'exposons pas les passagers à devoir établir la faute de l'armateur, mais, par un système d'assurance obligatoire qui ait pour effet de supprimer la question de la responsabilité, veillons à ce que toujours les passagers aient au moins la garantie d'un minimum d'indemnité.

* * *

Briefly, what I was just saying is this, that the point referred to by Mr Ripert is exactly that the question of liability would be suppressed by a scheme of compulsory insurance; that in his pamphlet Sir Norman Hill very pointedly explains that, though theoretically the claim against the shipowner may be complete, in fact and according to figures, when you take the details of great maritime disasters, such as that of the « Titanic », you arrive at a small figure per head, and that in every case negligence must first be proved, which means a lawsuit, difficulties and delays. And it is exactly to avoid all this that a scheme of compulsory insurance has been put forward.

M. Laurent TOUTAIN, (Le Havre). — J'ai parcouru avec attention la brochure de Sir Norman Hill que

M. Sohr vient d'analyser. Ce système d'assurance obligatoire des émigrants contre les accidents corporels me paraît très intéressant et je ne crois pas que, suivant l'opinion qui a été exprimée précédemment, son adoption nous obligerait à abandonner le projet de limitation de responsabilité des propriétaires de navires tel qu'il a été élaboré à la suite de nos travaux. En admettant que l'assurance obligatoire comprenne, dans la proposition de Sir Norman Hill, tous les passagers émigrants et de cabine, la limitation de responsabilité jouerait en ce qui concerne l'équipage et aussi dans le cas de recours exercés, sans doute par les assureurs ou les clubs ayant payé les indemnités du chef de lésions corporelles contre un navire en faute autre que le « carrying ship ».

Je suis donc d'avis que le Comité retienne la suggestion de Sir Norman Hill, qui est un des hommes les plus hautement qualifiés pour nous apporter son concours.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr Toutain approves entirely of the scheme of Sir Norman Hill. He does not think that such scheme would cause the suppression of the shipowner's liability as drafted at present.

Mr LESLIE SCOTT. — Mr President, I am going to say what I have to say in English, because I want the English delegates to follow closely what I say. The proposal of Sir Norman Hill is certainly one of great interest, but it is important to appreciate exactly what it is. It affects the liability of the carrying ship, and of the carrying ship only, and in regard to the carrying ship it affects the liability of that ship to all passengers of whatever type, first-class, second-class, or emigrants. What he draws attention to is the fact that, under the

law as it stands today, every person who goes as a passenger, of any class whatever, on board a ship incurs a great risk of he himself, or his representatives, not being paid anything; he may get a substantial sum; he may get nothing; and it is pointed out by Sir Norman Hill that what passengers want is a reasonable certainty, or an effective insurance. I think we should all agree that that is probably true, that the passenger would like to feel that his risk is not a mere gamble. On the other hand I am personally strongly of opinion that, so far as the English House of Commons is concerned, a proposal to abolish the liability of the carrying ship for death or personal injuries would not be passed by the House of Commons, unless for it were substituted a system of insurance, which would merely be that responsibility under another name.

That being so, if that is the position in Great Britain — and I expect that it is a similar position in regard to most Parliaments — it seems to me that the wiser course is to postpone any attempt to translate Sir Norman Hill's proposal into immediate legislation and in the first instance to continue what we have been trying to do, namely, to effect uniformity as between all different nations. Once we have got the Common Law or the Statute Law of all nations on the same footing in regard to the measure of liability, then the change from that position to the position Sir Norman Hill suggests is one merely of machinery. It merely requires that, instead of a personal liability direct, there should be an obligation on every shipowner to pay certain premiums into an Insurance Fund in order to give the claimants a right against an Insurance Fund which would be available in every case.

I express no opinion as to whether that is a better system or not. I see considerable drawbacks in it from certain points of view, because it would be putting every passenger for practical purposes on the same footing as regards the amount of compensation that he could recover, and, although from a certain point of view all men are equal, the losses to the dependants of a man who dies are very much greater in some cases than in others. It is ridiculous to suppose that the representatives of an emigrant lose, in point of money, the same amount as the representatives of my friend M. Louis Franck, and, consequently, I think that to put everybody on a flat level on the lines indicated by Sir Norman Hill would be a proposal so democratic that I doubt whether it would be accepted at once; and, therefore, Sir, whilst recognising, as I think we ought, the very great interest of the proposals of Sir Norman Hill, we ought ourselves to be content with continuing our work of getting all nations on to the same footing as regards the measure of their responsibility.

* * *

Je demande la permission de traduire brièvement en français ce que je viens de dire en anglais.

Sir Norman Hill propose une assurance obligatoire qui, en réalité, est une autre espèce de responsabilité. Le propriétaire du navire transporteur devra payer des primes à l'assureur; peut-être sera-ce une assurance officieuse, mais cette obligation d'assurer représente toujours une certaine somme par passager, c'est donc une responsabilité. Mais en ce moment je ne crois pas que les parlements des divers pays accepteraient une proposition tendant à abolir la responsabilité du droit

commun envers un passager quelconque. En second lieu, si la proposition de Sir Norman Hill pouvait sembler désirable aux nations dans l'avenir, il serait beaucoup plus facile d'accepter la proposition et d'introduire la législation nécessaire, si auparavant nous étions arrivés au résultat que nous souhaitons, c'est-à-dire d'obtenir une loi introduite par toutes les nations et adoptant une mesure de responsabilité égale pour chacune d'elles. Je vous propose donc que la conférence ne fasse rien de définitif au sujet de la proposition de Sir Norman Hill, mais prenne simplement une résolution que cette proposition doit être examinée plus tard après que les limites de la responsabilité du propriétaire de navire seront fixées définitivement selon le code préparé par nous.

Dr BISSCHOP. — I fully endorse what Mr Leslie Scott was saying, that the proposal of Sir Norman Hill does not suppress the liability of the shipowner, but instead of placing that liability on the shipowner only in cases where the accident is caused by his fault or negligence, Sir Norman Hill proposes, if I read his brochure properly, that instead thereof the shipowner shall in all cases be liable whether the accident is due to his negligence or not. The reason thereof, if I understand him rightly, is that the shipowner is no longer a simple carrier, but that he is an undertaker of a risky business, and that he is the best person to accept and undertake the risk attached to his undertaking, and that that risk should be on his shoulders, and that therefore — (and now Sir Norman Hill uses a common expression of insurance, but this is really what he means) — he should undertake that risk towards every person who is carried on board the ship, and that that liability should attach,

by the very nature of his undertaking, to him with regard to the persons who entrust themselves to his care. Mr Leslie Scott thinks that that is too democratic a proposal; but I believe that he has overlooked another passage in the same pamphlet of Sir Norman Hill in which he says that this would be the most equitable means of dealing with those persons who cannot insure themselves, but Sir Norman Hill expects that everyone who can insure himself would, in addition to the liability which the shipowner undertakes towards him, insure himself for such larger amount as he considers his own value with regard to himself or to those people who are dependent upon him. In other words, Sir Norman Hill expects that if we could adopt that system, the system of real insurance, it should as a matter of course be attached to his plan, and thereby form altogether a better proposal than the present state of things, namely, that it is left to a mere matter of chance whether a person recovers anything, and how much. I believe, if that is the real view of what Sir Norman Hill expresses, that that proposal of his is certainly one of the best proposals that could be made in this respect, but I fully agree with Mr Leslie Scott that it is deserving of a better and more full consideration, and it would be inopportune now to come to a decision before we have really fixed the liability of shipowners universally with regard to accidents that happen to passengers on board their ships.

(Traduction orale par Mr Franck.)

Mr Bisschop appuie les considérations émises par Mr Scott, mais va plus loin, en ce sens qu'il accorderait le recours dans le cas où il n'y a pas de responsabilité, soit parce qu'il n'y a pas de faute, soit parce que la faute n'est pas établie.

Mr Bisschop est d'avis qu'il faut d'abord se mettre d'accord entre les pays sur un système uniforme de droit avant d'examiner la question de savoir sur quelles bases se règlera la question.

M. BERLINGIERI. — Permettez-moi d'ajouter un mot sur cette question qui a fait l'objet d'un mémoire que j'ai présenté à mon gouvernement en l'année 1912. Mon gouvernement a envoyé la note sur la proposition qui lui en a été faite par la commission dont je faisais partie.

Je crois que dans notre système d'assurances il ne s'agirait pas d'effacer complètement la responsabilité du capitaine et du propriétaire du navire; il s'agirait seulement de réduire cette responsabilité dans une certaine mesure.

Vous connaissez comme moi le système qui a déjà été adopté par le Harter Act dans la question des clauses d'exonération. D'après le système du Harter Act le propriétaire du navire et l'armateur n'ont aucune responsabilité quand il s'agit d'une erreur profesionnelle, ce que l'on appelle « error in judgment or in the management of the ship ».

Dans la question de responsabilité pour perte de vie humaine ou lésion corporelle on pourrait réduire la responsabilité et on pourrait laisser subsister une action personnelle contre le capitaine et le propriétaire de navire, par exemple dans le cas où un sinistre serait la conséquence de dol ou faute lourde, ou on pourrait adopter le système italien en matière de responsabilité des employeurs pour lésion corporelle ou mort des ouvriers, c'est-à-dire de laisser survivre la responsabilité du propriétaire et du capitaine au cas où il est prouvé par un jugement passé en force de chose jugée, qu'il y a responsabilité criminelle soit du capitaine soit du propriétaire du navire; si par exemple il résulte des débats criminels que le capitaine a commis une faute lourde, la responsabilité doit subsister civilement envers les personnes lésées, les héritiers des victimes, etc.

Voilà un système qui pourrait être adopté par la conférence diplomatique, seulement on pourrait écarter la responsabilité dans le cas de faute légère ou de doute sur la responsabilité « error in jugement or in the management of the ship ».

(Verbal translation by the Chairman.)

Professor Berlingieri has pointed out that even in the system as suggested by Sir Norman Hill, there always ought to remain some cases which would come under the common law, for instance, gross negligence, personal fault, of the shipowner, but he generally supports the view which has been taken by the conference.

M. LE PRESIDENT. — Je crois que nous pouvons clôturer ces débats. Il n'y a pas de proposition formelle faite par Sir Norman Hill. Notre éminent collègue, qui est une autorité en la matière, a simplement marqué des suggestions et il était très utile de les discuter.

Mr BISSCHOP. — Would it not be wise not to abandon the consideration of the subject, but to refer it to a small Committee to report to the next Conference, in order to keep the matter alive before the Committee, and especially with regard to the first view which has been expressed, namely that the Labour Organisation should not take the matter away from this Committee. If it is before a small Committee it makes it so much more urgent for the Labour Organisation not to do anything without considering this Committee.

M. FRANCK. — Mr Bisschop suggère qu'un comité spécial pourrait étudier la question. Je propose à l'assemblée de tenir note du vœu de Mr Bisschop en d'en référer au bureau permanent; c'est la procédure toujours admise en pareil cas.

Si le Comité ou le gouvernement arrivait à la conclusion qu'il y a un intérêt à faire étudier cette question par des spécialistes, nous ne manquerons pas de constituer un petit comité en nous mettant d'accord avec les principales associations nationales qui auraient une compétence en la matière, ou seraient disposées à s'en occuper. Moyennant quoi je crois que je puis clôturer cet objet de la discussion. *(Adhésion.)*

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

M. LE PRESIDENT. — Messieurs, nous passons à l'examen de l'avant-projet sur les Privilèges et Hypothèques maritimes. J'espère que nous pourrons terminer cet objet dans la journée d'aujourd'hui. Nous pourrons alors nous occuper demain de la question de l'affrètement et des clauses d'exonération.

Je vais donner la parole à M. Smeesters, qui nous fera rapport sur l'état de la question. Je vais me permettre de céder la présidence à M. Leslie Scott, parce que, malheureusement, je suis appelé à Bruxelles pour la discussion du budget des colonies. J'aurai l'occasion de vous retrouver au Palais et de vous présenter à Sa Majesté.

(M. Leslie Scott remplace M. Franck au fauteuil de la présidence.)

M. LESLIE SCOTT, *président.* — La parole est à M. Smeesters.

M. C. SMEESTERS, (Anvers). — Le Comité Maritime International s'est occupé des questions de privilèges et d'hypothèque depuis la conférence de Hambourg, tenue en 1902.

Il paraît superflu de rappeler qu'une organisation stable et solide de l'hypothèque maritime est intimement liée au crédit maritime. Les armements ne sauraient se développer sans crédit et ne sauraient trouver du crédit s'ils ne peuvent offrir un gage sérieux sur des navires. Ce gage consiste dans la concession d'un droit d'hypothèque ou d'un droit analogue sur le navire. La France, la Belgique, l'Espagne et les pays Scandinaves reconnaissent le droit d'hypothèque, la Hollande et l'Allemagne ont institué un droit de gage sur les navires; en Italie c'est le pegno navale; en Angleterre le mortgage, et malgré certaines différences accessoires dans son essence le droit concédé est partout le même. Il y a à la constitution du droit d'hypothèque et à la garantie qu'il offre au prêteur un double danger:

1° Le droit d'hypothèque concédé dans un pays court le risque de n'être pas reconnu à l'étranger; 2° L'hypothèque court le risque d'être primée par les créances privilégiées. Il importe donc, d'une part, d'arriver à la reconnaissance internationale de l'hypothèque conférée dans un pays déterminé, et, d'autre part, d'éviter que le créancier hypothécaire ne soit évincé par de nombreux créanciers privilégiés. A cet égard, il est apparu que la solution pouvait être différente en ce qui concerne l'hypothèque et les privilèges. En effet, la convention constitutive d'hypothèque, de même que les conventions relatives à la propriété du navire même a, en réalité, une patrie. On peut même dire que tout ce qui touche à la propriété des navires a un caractère national accentué.

Il en résulte qu'en ce qui concerne l'hypothèque, il peut suffire de faire résoudre les conflits de loi par la loi du pavillon.

Au contraire, les privilèges sont des droits qui sont destinés à garantir les créances qui vont naître au cours de la navigation, aux hasards des voyages. Le juge du lieu de la saisie sera tenté d'appliquer sa loi nationale pour résoudre la question de savoir quelles sont les créances privilégiées, car les créanciers réclamant un privilège au détriment de l'hypothèque seront généralement des créanciers locaux. Il en résulte que pour résoudre les conflits de loi en matière de privilèges, pour éviter que les privilèges ne nuisent à l' hypothèque, il faut incontestablement aboutir à unifier les législations internationales.

En ce qui concerne les privilèges, l'idée première qui avait surgi au cours des conférences de Hambourg en 1902, Amsterdam en 1904, Liverpool en 1905 et Venise en 1907, était la réduction sévère et impitoyable du nombre des privilèges.

A la conférence de Venise, il avait été décidé de ne plus maintenir en vigueur que quatre privilèges ; à savoir :

1°) Les frais de justice, taxations et impôts, les frais de garde et de conservation.

2°) Les gages du capitaine et de l'équipage.

3°) Les indemnités dues pour sauvetage et assistance.

4°) Les indemnités dues du chef d'abordage.

Le législateur belge de 1908, se conformant aux vœux de la conférence de Venise, supprima tous les autres privilèges et ne maintint que les quatre privilèges ci-dessus mentionnés.

L'accord semblait fait en ce moment, lorsque se réunit la conférence diplomatique de Bruxelles en 1909. La délégation allemande soumit à la conférence une nouvelle idée. D'après elle, il fallait armer de privilège tous les créanciers envers lesquels l'armateur peut limiter sa responsabilité. Il fallait notamment accorder un caractère privilégié aux emprunts que le capitaine pourrait être amené à faire au cours du voyage, et qui seraient nécessités par les besoins pressants du navire.

D'autre part, la délégation américaine désirait, elle aussi voir accorder une créance privilégiée aux intéressés à la cargaison.

On faisait ainsi machine en arrière ; les idées mises en avant étaient le renversement du principe sur lequel on s'était trouvé d'accord à la conférence de Venise.

Pour donner satisfaction à la délégation allemande, on ajouta un nouveau privilège couvrant les créances pour fournitures et réparations contractées par le capitaine en cas de nécessité hors du port d'attache pour la conservation du navire ou la continuation du voyage.

Mais, à la conférence diplomatique de Bruxelles en 1910 le Gouvernement allemand maintint qu'il ne lui serait guère possible d'adhérer à une convention internationale, ne reconnaissant pas un privilège à tous les créanciers vis-à-vis desquels le propriétaire du navire n'a qu'une responsabilité limitée; en particulier il déclarait ne pouvoir renoncer à accorder un privilège aux droits des intéressés à la cargaison contre le propriétaire du navire transporteur.

La situation au point de vue de l'unification du droit maritime est donc actuellement la suivante :

1°) On est d'accord pour appliquer la loi du pavillon aux effets de l'hypothèque et des droits similaires.

2°) On est également d'accord pour estimer que le patrimoine grevé de privilège doit être exactement le même que celui qui constitue la responsabilité limitée de l'armateur. Il n'y a qu'une légère différence, c'est que les surestaries dues au navire ne font pas partie du patrimoine privilégié.

3°) On est également d'accord sur l'ordre de préférence des privilèges, ainsi que sur les modes de preuve et de justification.

A cet égard, les privilèges ne sont soumis à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve.

4°) Enfin, les avant-projets de 1909, de 1910 et de 1913 contiennent une disposition fort importante qui a trait au cas de navires loués en time-charter. Toutes les dispositions admises s'appliquent aux navires gérés ou employés par d'autres que leur propriétaire.

Il ne peut donc plus y avoir de discussion que sur le point de savoir s'il faut limiter les privilèges aux 5 privilèges figurant dans l'avant-projet.

A notre avis, il ne peut y avoir de doute sur ce point. L'extension des privilèges et l'admission de nouvelles créances privilégiées auraient pour effet de compromettre définitivement la sécurité de toute hypothèque et de ruiner ainsi le crédit maritime.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr Smeesters has explained at what point the draft Convention on Maritime Mortgages and Liens has arrived. I will not go into the details of what he said. He has explained broadly that the principal aim of the draft convention prepared by our committee at Venice was to restrict the number of liens in order to give a far more secure basis to the mortgage. Indeed, the lien by its very nature is preferred to the mortgage. The draft convention of Venice only provided for four classes of liens. After that the Diplomatic Conference had to examine the question and the number of liens became greater. This is to some extent

a difficulty, but anyhow at the last sitting of the sub-committee of the Diplomatic Conference of 1913 various points were settled, and Mr Smeesters has summarised them as follows: First, that the order of priority of liens has been agreed; secondly, an agreement was also arrived at with regard to the equivalency between the estate to which the liens attached and the limit of liability, broadly: the ship and freight and accessories; then, thirdly, the application of the law of the flag to the effects of mortgages and similar rights; fourthly, as to the question of justification of liens that no special modes of proof are required beyond the ordinary rules of law.

Mr Smeesters objects to the extension of liens, and he suggests that a motion be carried according to which the work of the Diplomatic Conference should be started again.

Mr SOHR (Antwerp). — Gentlemen, I may add that I think that on this particular subject some points of interest may be explained by one of our members. I understand Mr Cleminson wishes to make some remarks on several points.

Mr CLEMINSON (London). — Well, Sir, I am prepared to make remarks on the first Code with regard to the question of limitation of liability, and on this Code. One of my remarks arises primarily on the first Code. The question referring to both Codes is whether the accessoires should be included at all; but the second question which is largely moving in my mind with regard to this Code is whether it would not be desirable to have a system of notice of liens, notice to be given immediately. There is no reason at the present day why a lien should not be notified by cable from any part of the world to the Port of Registry of the ship, and that would act as a great safeguard to other persons who might be dealing with the ship on the strength of the absence of liens. There was in the old days a great need for the lien system. It was essential that, if a shipowner fitted out a

ship and sent her trading all round the world, it should be open to the captain to pledge the ship for all kinds of purchases. Now that need has gone almost entirely. Today it is possible for a telegraphic communication to be sent to the owner within a very few hours, and if the owner's credit is good he can make banking arrangements and send out remittances, and there is little or no reason for the ordinary lien. That is a very different consideration from the liens which arise in Collision and Salvage cases.

(Traduction orale par Mr Scott.)

Mr CLEMINSON désire faire la même proposition sur ce code comme sur l'autre, c'est-à-dire d'omettre absolument les accessoires. La question doit être réglée de manière identique pour les deux codes.

Il dit ensuite qu'aujourd'hui il n'y a pas la même nécessité qu'autrefois d'accorder un privilège pour les débours du capitaine. Autrefois, quand nous n'avions pas le télégraphe, il était indispensable que le capitaine pût obtenir à l'étranger du crédit en vue des réparations et tout ce qui était nécessaire pour le navire, c'est pourquoi il devait pouvoir accorder un privilège sur le navire. Aujourd'hui, avec la facilité des communications télégraphiques, cette nécessité n'existe plus; le capitaine peut toujours télégraphier à son armateur et le propriétaire peut aller à sa banque et obtenir tout ce qu'il faut comme crédit, comme argent. Mais dans le cas où un privilège serait accordé M. Cleminson croit qu'il faut insister pour que ce privilège soit notifié par une inscription quelconque sur le registre du navire.

Mr SCOTT, *président.* — Je voudrais ajouter moi-même que cette proposition de Mr. Cleminson a été beaucoup discutée par la conférence diplomatique et également je crois par la sous-commission.

Cependant à mon avis il vaut la peine de la discuter un peu ce matin. Je ne sais pas moi-même exactement quelles seraient les difficultés qu'entraînerait pareille inscription sur le registre du navire; je ne sais pas si cela est possible ou non. Mais je pense qu'il est évident

que le crédit du navire sera beaucoup meilleur au point de vue de l'hypothèque si celui qui veut prêter de l'argent sur le navire peut examiner le registre pour se rendre compte des privilèges existant déjà. Je recommande à la conférence de considérer cette question.

J'ajouterai que si ce système d'inscription pouvait être adopté il serait loisible au propriétaire d'aller à la banque et de lui demander une hypothèque ordinaire. Je sais qu'en Angleterre il lui serait très facile d'obtenir un « mortgage ». Le but de nos travaux étant d'améliorer le crédit du navire et de fortifier l'hypothèque, il me paraît que la proposition de Mr. Cleminson est très pratique.

* * *

I just added, Mr Cleminson, that if your proposal were possible of adoption from a practical point of view, it would be possible for the owner, when asked by his Capitain by cable to find funds for a particular purpose, to go to the Bank and say to the banker: « Well now everything is on the Register: will you have a mortgage? ».

Mr. SMEESTERS. — Messieurs, il ne me paraît pas que la proposition telle qu'elle est faite soit véritablement pratique. Je ne vois pas l'utilité ou même la possibilité de faire inscrire dans un registre les créances privilégiées pour permettre au prêteur hypothécaire de se documenter. Pourquoi? Parce que c'est postérieurement au prêt hypothécaire que vont naître ces créances privilégiées en cours de route, et il ne servira donc de rien au prêteur qu'ultérieurement les créances auxquelles nous aurons consenti un privilège soient inscrites dans un registre.

Du moment que vous admettez que les privilèges pas-

sent avant l'hypothèque celle-ci sera toujours primée par les privilèges. Je pense que si nous touchons en quoi que ce soit à cet avant-projet, nous devrions émettre un vœu plus naturel, plus simple et plus pratique : nous devrions demander à la conférence diplomatique de supprimer tout simplement ce quatrième privilège qui a été ajouté postérieurement à la conférence de Venise et qui est nuisible à l'organisation du crédit.

Je suis d'accord avec mon honorable préopinant que ce privilège pour les débours du capitaine est beaucoup moins nécessaire qu'il n'était autrefois ; car si le capitaine a véritablement besoin d'argent il peut aisément se mettre en rapport avec l'armateur et obtenir ce qu'il faut. Il ne le pourra pas dans un cas (et nous savons par expérience que ces cas sont devenus plutôt nombreux), c'est-à-dire lorsque l'armateur est lui-même insolvable et se trouve dans l'impossibilité de verser les fonds. S'il ne reste que les quatre privilèges adoptés par la conférence de Venise, nous pouvons dire qu'en réalité le gage hypothécaire sera sérieux et solide et les créanciers ne courront pas grand risque d'être évincés parce que le quatrième privilège s'applique à des créances en général peu importantes, comme les frais de garde et de conservation, les frais de justice, les gages de l'équipage,ou bien encore s'appliquant à des créances contre lesquelles le prêteur hypotécaire pourra se prémunir par l'assurance, notamment les indemnités du chef d'abordage. Je dis que tel que la conférence de Venise avait organisé les privilèges l'hypothèque constituait une garantie solide. Si dans la suite on a ajouté d'autres privilèges, on ne l'a fait que pour donner satisfaction aux objections de la délégation allemande; mais il est très possible que lorsque la délégation allemande participera prochainement aux travaux

de la conférence diplomatique, elle changera d'idée à cet égard et cela pour une raison bien simple : c'est qu'au moment où l'on discutait ce projet les besoins de l'Allemagne étaient bien différents de ce qu'ils sont aujourd'hui. L'Allemagne va avoir besoin de se refaire une marine marchande, donc d'augmenter considérablement le crédit maritime et de l'asseoir sur une base extraordinairement solide. Je pense donc que nous avons des chances sérieuses, si nous insistons, pour obtenir la suppression de ce quatrième privilège.

(Verbal translation by the Chairman.)

Mr Smeesters points out that there would be very great difficulties in making an obligatory registration of all privileges as when they arise, upon the ship's register, but he says that the object which Mr Cleminson had in view in insisting upon the registration of a lien in respect of captain's disbursements or necessaries supplied to the ship would be more simply achieved by omitting that lien from the lists of liens altogether. It is the fourth lien in the list. If the English and other delegates who prefer the English tongue would look at article 3, sub-article (4), « Claims arising from contracts entered into or operations carried out by the captain, in case of emergency outside of the home port for the actual necessities of keeping the ship in condition, or the continuance of the voyage, whether the captain be or not also the owner of the ship, and whether the claim be his own, or that of the ship's purveyors, repairers, lenders, or other contracting parties », that is to say Master's disbursements or necessaries. Mr Smeesters points out that the argument that money can be obtained by the captain direct, would seem to indicate the desirability of letting him do so by cable rather than giving him this lien, and that it is this lien which is the real cause of weakness of the maritime mortgage; that, if this lien were absent, the mortgage would not really suffer from other liens, because, in the case of the collision lien or the salvage lien, those liens always are covered by insurance, and in effect the shipowner gets the money from his underwriter in order to discharge those liens, and they do not interfere with maritime mortgage. Quite shortly, that is the proposal that he would make.

M. LESLIE SCOTT, *président*. — As regards the

Conference to-day actually passing a resolution to delete a lien, I would suggest rather that, as the matter is before the Diplomatic Conference, we should refer the question to the Conference for particular consideration.

* * *

Je crois que comme ce code est actuellement soumis à la conférence diplomatique, nous ne devons pas supprimer nous-mêmes une clause quelconque de ce code ; nous devons nous borner à exprimer le vœu que la Conférence diplomatique veuille bien considérer spécialement des clauses déterminées, par exemple celle dont s'agit en ce moment.

Dr BISSCHOP (London). — Mr Chairman, I cannot agree with what Mr Smeesters said. I do not see why it should be impossible to make a note in the margin of the Register that a certain lien is claimed. The objection to privileges is not that they exist, but that they exist secretly. The great objection to a mortgagee is that he may be forestalled by debts which have been incurred after he gives his money, and without notice to him, or that he is asked to give money, and that there may be liabilities on the ship of which he has no notice. Now that we have the telegraph, that we have wireless telegraphy, every accident to the ship, every liability incurred, during the voyage can be notified to the shipowner and by the shipowner can be notified on the Register ; so that whoever wants to give credit to the shipowner can see what liabilities there are on the ship, which is the great object which we want to obtain ; and I believe that the proposition of Mr Cleminson goes towards eliminating the great objection that there can be against this lien and against all the liens.

Why it should be necessary to suppress only one lien, viz, that for Captain's disbursements, and not the others, I do not see. If, as Mr Smeesters says, the other liens can be covered by insurance, why should not this one be covered also ?

I believe that the proposition of Mr Cleminson, as amended by you, Mr Chairman, is worth the consideration of the Diplomatic Conference, and I believe that, if we could arrive at a system by which no liability could be claimed against the ship or on the ship without its being notified on the Register, it would be a simple system, and the best system which could be obtained.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

M. Bisschop ne peut se rallier à l'avis de Mr Smeesters. La base de la proposition de Mr Cleminson de rendre publique les privilèges existant sur les navires par une notification télégraphique au port d'enregistrement de ces navires, aurait comme résultat de faire disparaître la grande objection contre tout privilège à savoir qu'il est occulte. Rendons publique le privilège dit-il, permettons aux créanciers hypothécaires d'évaluer exactement ce que vaut leur gage. En second lieu M. Bisschop dit que si l'on s'assure contre les privilèges résultant d'abordage et d'assistance on peut aussi le faire pour les débours du capitaine. Il fait valoir que l'on pourrait par parité de motifs couvrir également les autres privilèges de façon que le créancier hypothécaire serait protégé de ce côté aussi.

M. SOHR. — Relativement à ce dernier point, je voudrais signaler qu'en matière d'assurance il y a des usages bien établis. Un banquier prêteur sur hypothèque ne pourrait se faire couvrir par l'assurance contre tous privilèges quelconques. L'assurance se base essentiellement sur un accident maritime et non pas sur des événements qui concernent le côté administratif de la gestion d'un navire, ce qui est précisément le cas des « Captain's disbursements ».

Mr CLEMINSON. — Sir, I just want to make it quite clear that I do not want this question to be treated as of too great importance. On this Committee you have worked for years, and have got these two draft Conventions ; you have secured a unanimous agreement all round. The British shipowners, to whom these draft Codes were submitted after they were dealt with by the first Diplomatic Conference, have considered them and they have several points, which are largely drafting points and minor points which could be discussed quite usefully at the Diplomatic Conference, and either adopted internationally or discarded. But here we have two Conventions which are good ; it might be that we could make them better ; but, as we say in England, the best is the enemy of the good, and I should not like any suggestion which has crossed my own mind during the last two or three days to interfere with securing the good. The proposal that occurred to me emanates from the consideration of the principle that it is desirable no doubt that a ship should as an asset be as freely transferable as possible, and be as near to the sovereign, the gold coin, as it can be. Liens are necessary to meet collisions and so on, as well as mortgages and charges. Therefore it seemed to me that a system of registration or notice was a desirable one, and that in that way you could improve your Conventions and make the good a bit better ; but I want to make it very clear, and I think it would be equally clear to the Conference, that none of us here want any suggestion of this kind to interfere with the carrying through of the Convention as soon as can be.

(Traduction orale par Mr Scott.)

M. Cleminson a dit que les armateurs anglais surtout ne désirent pas perdre le bénéfice de ces deux conventions. Il a fait sa

suggestion afin d'améliorer un peu ce code sur les hypothèques, mais il ajoute que quoique le code pourrait être amélioré à son avis, il est bon tel qu'il est, et que le mieux est quelquefois l'ennemi du bien.

Par conséquent, il ne désire pas trop insister sur cette question, mais il croit que cette conférence pourrait recommander ces deux questions à la considération de la conférence diplomatique quand elle se réunira.

Mr SCOTT. — Je voudrais ajouter moi-même un mot au sujet de la question d'inscription des privilèges sur le registre des navires. Qui doit faire cette inscription, lorsqu'il s'agit de privilèges pour abordage? Est-ce le navire en faute ou bien est-ce le navire qui n'est pas en faute?

Cette espèce de difficulté doit nous engager à faire une distinction entre le privilège pour débours du capitaine, fournisseur, etc. et le privilège du chef d'abordage et sauvetage, et peut-être d'autres encore. Mais quoi qu'il en soit je crois que nous devons suivre l'excellent avis donné par Mr. Cleminson qui est de faire aboutir à un résultat définitif nos deux conventions.

Mr. de GRANDMAISON. — Messieurs, j'avoue que je n'étais pas très bien préparé pour discuter cette question; mais je vous demande la permission de placer ici quelques observations personnelles.

Je crois que tout le monde est d'accord sur le but principal à atteindre : c'est de développer le crédit maritime, de le fortifier, de le rendre plus stable. Eh bien, il me paraît que la base principale, je dirai presque la base unique, du crédit c'est l'hypothèque. L'avant-projet soumis à la conférence diplomatique pose comme première règle la reconnaissance de l'hypothèque à l'étranger sur la base de la loi du pavillon, ce qui est extrêmement sain et admissible dans le monde entier. Mais il me

semble que la seconde pensée qui est le corollaire nécessaire de la première, c'est que si on veut donner toute la force à l'hypothèque maritime il faut restreindre autant que possible le nombre des privilèges et leur étendue et c'est ici qu'il faut placer la discussion entre le nombre des privilèges et leur publicité, cette question de publicité de laquelle ressort la question du registre qui a été préconisée par nos amis anglais. Il y a d'abord à considérer le nombre des privilèges. Evidemment je me range très volontiers à la suggestion de Mr. Cleminson et de notre honorable président ; c'est-à-dire qu'en pareille matière il faut aboutir à des transactions, connaissant le proverbe que le mieux est quelque fois l'ennemi du bien.

Mais cela dit j'avoue que je serais extrêmement partisan de revenir si cela était possible à la conférence diplomatique à la base de la conférence de Venise, c'est-à-dire de nous en tenir aux privilèges, admis alors, qui étaient extrêmement simples, compréhensibles, et qui précisément ne prêtaient pas aux abus que le ciquième enregistré en 1904 sous le N° 4, peut amener. Ces quatre privilèges sont simples; ils résultent de la force même des choses, de la législation fiscale et puis des circonstances en dehors du contrôle de l'armateur ou du capitaine. Vous aviez d'abord les frais de justice, les droits de tonnage, les frais de garde, de pilote et de conservation; 2°) les créances résultant des engagements du capitaine et 3°) ce que nous qualifions tout à l'heure de circonstances en dehors du contrôle et de la volonté du capitaine : indemnités de sauvetage et d'assistance, contribution en avarie commune et indemnités qui peuvent être dues à raison d'abordage.

Au contraire le paragraphe 4, débours du capitaine, laisse la porte ouverte à une multiplicité de privilèges

car la constitution de nouveaux privilèges postérieurs au contrat d'hypothèque maritime ne dépend plus que du capitaine et de son armateur.

J'entends bien qu'aujourd'hui avec les communications télégraphiques, un capitaine peut câbler à son armateur pour se faire envoyer des fonds, mais il ne dépend pas que de l'armateur de ne pas les envoyer. Il peut dépendre d'une autre volonté. Il dépend du banquier de ne pas lui donner ces crédits. Par conséquent, il me semble que l'admission de cet autre privilège rouvre la porte à tous les inconvénients et abus actuels.

Cela dit je n'insiste pas autrement que pour dire que peut-être on pourrait suggérer respectueusement à la conférence diplomatique cette question spéciale du 4e paragraphe et de ses inconvénients. J'ajoute que si la conférence diplomatique n'admet pas la suppression de ce paragraphe, il pourrait alors évidemment être très utile de donner de la publicité à cet ordre de privilèges et d'aboutir ainsi à cette inscription au registre que recommande Mr. Cleminson.

Cette publicité postérieure au contrat d'hypothèque l'annulera sans que le créancier hypothécaire ait pu s'y opposer. Mais si l'inconvénient est admis il peut être utile de le diminuer dans la mesure du possible par l'admission de l'enregistrement préconisé par nos amis anglais.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr de Grandmaison has developped a point of view which is similar to that expressed by Mr Smeesters. The main object to be attained is to develop the maritime credit, and Mr de Grandmaison considers that the addition of liens which have been examined since the conference of Venice tends to diminish the value of the ship as a guarantee to its bankers. But he refers particularly to the 4th lien relative to the captain's disbursements, which he says is of such a nature and so dangerous that this lien might altogether hamper the good work which has already been done.

Mr. BERLINGIERI. — Messieurs, je suis d'avis qu'on devrait adopter l'avant-projet tel qu'il est et qu'il ne faudrait présenter pas d'observations à la conférence diplomatique parce que toutes les questions que l'on discute aujourd'hui ont déjà été discutées par la conférence diplomatique elle-même. Deux propositions ont été faites, celle de Mr. Cleminson de rendre publique les privilèges. Or d'après mon opinion il est matériellement impossible d'accepter cette proposition. Dans le cas d'abordage ou d'assistance, qui enverrait la dépêche ? Si c'est le capitaine, ce serait rendre celui-ci juge de la position. Ce serait le capitaine qui devrait estimer s'il y a privilège et c'est là assurément une question très difficile.

Il n'y a qu'un privilège pour lequel à mon avis on pourrait admettre l'enregistrement ou la transcription comme nous disons. C'est le privilège garantissant les créances nées en cours de navigation qui résultent donc d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache.

J'ajoute que c'est là aussi le système du code italien d'après lequel il n'existe pas de privilège si celui-ci n'a pas été régulièrement enregistré.

Mr. Smeesters a dit qu'il faudrait supprimer le N° 4 des créances privilégiées. Cette question a été discutée très longuement par la conférence diplomatique. L'opinion de Mr. Smeesters est très séduisante : réduire les privilèges pour fortifier l'hypothèque.

Si nous supprimons le N° 4, nous n'allons pas préjudicier la position des grands armateurs, des fortes compagnies de navigation, mais nous allons porter préjudice aux petits armateurs, car, si le capitaine se trouve hors du port d'attache dans des conditions ne lui per-

mettant plus de naviguer, parce que le navire a rencontré des avaries, et si nous n'accordons pas de privilège, nous mettrons le capitaine dans la nécessité d'abandonner le navire. Par conséquent pour fortifier l'hypothèque et par là le crédit maritime nous allons en réalité porter préjudice aux intérêts des petits armements.

Ce sont ces observations qui ont décidé la conférence diplomatique à maintenir ce privilège, bien qu'il paraisse très séduisant de le supprimer et de réduire le nombre des privilèges au strict minimum. C'est pourquoi je suis d'avis qu'il vaut mieux maintenir l'avant-projet sur les privilèges et les hypothèques maritimes tel qu'il est sorti des travaux de la conférence diplomatique et demander à celle-ci qu'il soit approuvé le plus tôt possible.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr Berlingieri has pointed out that perhaps it would be preferable to leave the draft conventions as they are. In his opinion at first sight the proposition of Mr Smeesters to suppress altogether the lien for captain's disbursements appears interesting, but he thinks that this might be very grievous to the small shipowner. He furthermore adds that as far as the question of registration of liens is concerned he thinks that it is not workable, particularly with reference to the claims consequent upon collision or salvage, because nobody would know who has to take the necessary steps for registration. But on the other hand he thinks that in one case such registration is possible, and ought to be possible — in fact this agrees with the Italian law — for the ship's disbursements registration ought to be effected.

Mr. de ROUSIERS. — Je demande la permission de faire connaître que les armateurs français seraient tout à fait opposés à la radiation du paragraphe 4 comportant certaines créances qui ont été ajoutées en 1910 aux résolutions prises à Venise.

Je demande d'abord la permission de rappeler ce fait, qu'on oppose souvent le crédit maritime, que l'on consi-

dère être constitué par l'hypothèque, aux privilèges. Mais les privilèges aussi sont un élément du crédit maritime, aussi bien que l'hypothèque elle-même, et si vous voulez raisonner in abstracto et tenir compte de la situation véritable, y a-t-il vraiment intérêt à développer beaucoup l'hypothèque, c'est-à-dire la forme du crédit qui permette à quelqu'un d'acheter un navire au détriment du privilège, c'est-à-dire au détriment de la forme du crédit qui permet de l'exploiter? Car, remarquez que dans le monde il n'y a pas mal d'armateurs qui ne seraient pas fâchés en ce moment de ne pas être obligés d'exploiter leurs navires.

On dit que l'exploitation ne donne lieu à aucune difficulté parce qu'il y a le télégraphe pour les communications entre le capitaine et l'armateur, mais le capitaine peut télégraphier un samedi, le dimanche, ou un jour de « Bank holiday » et par conséquent ne pas recevoir de réponse, et l'armateur peut avoir à se rendre chez le banquier quand les guichets sont fermés. Je ne dis pas qu'on abandonnera le navire pour cela, mais en tous cas celui-ci supportera un retard de 3, 4, 5 ou 6 jours. Cela n'est pas avantageux du tout et cela entraîne des pertes de temps et d'argent considérables. J'insiste donc particulièrement pour que ce N° 4 soit maintenu.

J'ajoute que, contrairement à ce que M. le président indiquait tout à l'heure, il ne me semble pas qu'il soit avantageux de signaler à la conférence diplomatique les doutes qui se sont produits au sein de cette assemblée au sujet de cette question. Il me semble que le rôle propre de notre institution est de recommander à des conférences diplomatiques des solutions que nous considérons comme acceptables après avoir discuté en toute liberté.

J'en arrive au troisième point proposé par M. Clemin-

son, au sujet de la publicité. A première vue et théoriquement je crois que la proposition de M. Cleminson se défend parfaitement; mais pratiquement je ne vois pas bien son utilité, ni quelle procédure on suivrait car ainsi qu'on l'a fait remarquer le crédit hypothécaire est déjà donné au moment où naît le privilège. Par conséquent, vous ferez bien savoir au créancier quels sont les privilèges dont le navire est grevé; mais quel sera le résultat pratique? Il devait bien s'en douter en consentant l'emprunt. Pratiquement, la chose paraît bien difficile. Et quelle sera l'infinie multiplicité de ces mentions, car le paragraphe 4 couvrira non seulement les emprunts du capitaine, mais également les créances des fournisseurs de charbon, des réparateurs, etc. Il faudra pour chacun d'eux envoyer un télégramme. Et n'oublions pas que ces opérations seront suivies dans l'immense majorité des cas de payements, de façon que finalement ce ne sera plus un registre pour inscriptions de privilèges, mais un véritable compte-courant.

(Verbal translation by Mr Frédéric Sohr.)

Mr de Rousiers is of opinion that the lien for the captain's disbursements ought to be maintained, and he puts to us very forcibly that this lien is really maritime credit, just as the credit on mortgage. The small shipowners, and even many large shipowners now, who may be financially embarrassed, need that lien. So he thinks that it is really the question of the moneys necessary for the management of the ship which justifies the credit given by the lien for the captain's disbursements, just as the moneys necessary to buy a ship are provided by mortgage on the ship. Furthermore Mr de Rousiers pointed out that as far as registration is concerned this seems to him absolutely impracticable. The various contracts which may give rise to liens are very many, and it seems not possible that, for every invoice for coal bought, or for any other ship's necessaries wires should be sent one after the other to the port of registry, or even to other ports, and then afterwards that the inscription should be cancelled by other wires telling the registrar that the invoices have been paid. In fact this is no question of registration, but Mr de Rousiers calls

it a question of accounts current to be kept on a very large footing. For all these reasons he maintains the necessity of keeping this lien, and that we ought not to suggest to the Diplomatic Conference the necessity of registry.

M. SCOTT, *président.* — Croyez-vous que nous puissions finir aujourd'hui la discussion de ce code?

M. SMEESTERS. — Il y a unanimité, me semble-t-il, sur la première suggestion faite, c'est-à-dire d'émettre un vœu que le gouvernement belge demande la convocation de la conférence diplomatique. Il me semble qu'il n'y a pas de désaccord sur ce point.

M. SEFERIADIS. — Messieurs, je serais d'avis de maintenir le paragraphe 4, concernant les privilèges, pour la raison suivante: Je me demande à qui pourraient nuire ces privilèges. Ils ne pourraient notamment pas nuire à aucun des créanciers hypothécaires. Si un navire a besoin de crédit pour continuer son voyage ou pour se maintenir en état de naviguer, il est évident que cela est tout autant à l'avantage du créancier hypothécaire dont la créance existait déjà avant la notification du privilège. Pourquoi ces créances sont-elles privilégiées? Parce qu'elles sont contractées pour les besoins de la conservation du navire.

Dans ces conditions, je crois qu'il y a lieu de maintenir le paragraphe 4.

(Verbal translation by the Chairman.)

M. Seferiadis, for Greece, supports the view that the 4th paragraph should be maintained. For practical reasons it is essential, particularly in the case of small ships, that it should be possible for the ship to get credit at various ports quickly, and that in fact, it being necessary for the service of the ship that she should get credit, it re-acts ultimately to the benefit of the mortgage, and he therefore thinks that we ought to support the view that the code should be remitted to the Diplomatic Conference, with a vœu that it should be adopted.

M. LE PRESIDENT. — Comme il est midi et demi, je crois que nous pouvons clôturer cette discussion. La délégation britannique propose à la conférence d'adopter le vœu qui a été exprimé par M. Smeesters.

« La conférence émet le vœu que la conférence diplomatique adopte le code tel qu'il est. »

(Adopté à l'unanimité.)

La séance est levée à 12.35 heures.

SAMEDI 30 JUILLET 1921
SATURDAY, 30th JULY 1921

Séance du matin
Morning Sitting

La séance est ouverte à 10 h. 20 m.

M. Franck, *président*. — Messieurs, nous avons à aborder aujourd'hui un ensemble de questions d'un puissant intérêt : celles qui sont traitées dans l'avant-projet du code international sur l'affrètement, ainsi que la question des clauses d'exonération dans les connaissements.

Je pense qu'il est d'une bonne méthode d'avoir sur ces importantes questions une discussion générale. Je rappelle à la conférence que l'avant-projet du code international sur l'affrètement a été préparé par une commission qui a siégé à Londres en 1914 ; que cet avant-projet aurait dû être envoyé aux différentes associations nationales qui sont en rapport avec le comité et que ces associations auraient dû nous transmettre ensuite un rapport exposant leurs vues sur ce projet. La guerre ne nous a pas permis de nous conformer à cette pratique et de respecter à cet égard nos statuts. Il n'est donc pas possible aujourd'hui de faire autre chose que d'avoir une discussion générale. Il doit en être d'autant plus ainsi qu'à côté de nous, l'International Law Association a été amenée également à s'occuper de cette question et qu'il est très utile avant que nous n'arrivions à formuler des textes définitifs de connaître les conclusions auxquelles notre fidèle amie et alliée arrivera de son côté à sa prochaine conférence de La Haye

Après avoir ainsi introduit la matière je donne la parole à M. Hennebicq en le priant de faire rapport sur l'état de la

question en ce qui concerne le code international de l'affrètement.

M. Hennebicq. — Messieurs, en reprenant aujourd'hui en 1921 ce rapport que nous fîmes en des journées radieuses et paisibles encore de 1914, j'ai un peu cette impression mélancolique que l'on a quand, ouvrant un tiroir à souvenirs, on y trouve des fleurs fanées et du papier jauni. C'est curieux comme en des matières stables et permanentes en apparence comme le droit, les circonstances et les événements de la vie agissent et influent sur nos opinions. En 1921, on ne voit plus le code international de l'affrètement comme on le voyait en 1914. Un code international de l'affrètement, c'était en 1914 la suite naturelle, la poussée d'une évolution, du travail qui s'était poursuivi au sein du Comité Maritime International pendant plusieurs années. Au début on n'avait voulu que toucher des points particuliers, gênant la pratique, créant des difficultés internationales, des divergences d'interprétation auxquelles il fallait mettre fin. Mais ces points particuliers une fois touchés, on s'apercevait qu'il fallait en toucher d'autres. La question prenait de jour en jour plus d'ampleur, jusqu'au jour où un travail plein de logique et de clarté est venu mettre au point un certain nombre de notions jusqu'à ce moment confuses et donnant brusquement à ces questions d'affrètement leur cadre et leur ensemble. Je parle du travail de M. Denisse dont vous vous souvenez, Messieurs. On avait à la conférence de Brême et à la conférence de Paris, en 1909 et en 1911, commencé par fragmenter l'étude de l'affrètement. Arrive le travail de M. Denisse et tout un nombre de questions vont se trouver ainsi exactement mises au point et c'est sur cette base qu'en 1913 a travaillé la Commission de Londres. Faut-il dans les travaux de demain reprendre la méthode initiale ? Faut-il toucher les questions qui aujourd'hui, étant donné les circonstances d'après-guerre, apparaissent comme particulièrement alarmantes pour certains intérêts ? Peut-être sera-ce la méthode que vous adopterez, car les gens pratiques qui composent en grande partie les collaborateurs et les participants du Comité Maritime International

sont sensibles à la réalité vivante qui s'agite autour d'eux. Ce qu'on voit d'intéressant à l'heure présente, d'utilisable pour une étude immédiate, ce sont des questions très précises au premier rang desquelles on voit se profiler la question des clauses d'exonération dans des connaissements. Mais l'examen général, l'étude de l'ensemble, la recherche en matière d'affrètement d'une loi uniforme, la mise au point de toutes ces questions obscures, l'épanouissement du travail d'avant-guerre, faudra-il que vous y renonciez, Messieurs ? Et voici que la question de méthode se pose. On l'a dit très justement ici, nous sommes assemblés bien moins pour toucher des questions particulières et arrêter des solutions à chaque détail que pour reprendre contact et savoir de quelle manière nous allons orienter notre travail de demain. Allons-nous nous tenir aux questions irritantes du jour ? Allons-nous maintenir à l'ensemble de nos travaux la marche normale et le développement qu'ils avaient reçus avant la guerre ? Va-t-on continuer dans la voie à laquelle la commission de Londres avait donné une orientation et une direction qui semblaient définitives ? Messieurs, voilà peut-être l'essentiel de mon rapport. Je me demande s'il est vraiment opportun d'entrer maintenant dans la lecture des articles. Vous avez tous reçu cette brochure, vous avez pu voir à quelles conclusions la Commission de Londres était arrivée en 1914. Vous avez pu vous rendre compte de l'ampleur donnée aux questions. Ce n'est plus un code de l'affrètement proprement dit, dans le sens classique du mot, dans le sens des vieilles ordonnances. C'est une analyse nouvelle de la matière où l'on voit apparaître en formules esquissées (car on est en pleine découverte juridique) les effets de la nouvelle exploitation des armements pendant la fin du XIXe siècle et le commencement du XXe. Je cite notamment la tentative de trouver un vêtement juridique approprié à l'exploitation par lignes régulières, à la location à temps des navires, et à la soudure des transports maritimes et terrestres par la voie du connaissement direct. En toutes ces matières, nous sommes en pleine période de tâtonnement. Nous ne nous faisons les uns et les autres aucune illusion sur la possibilité d'arriver dans la session d'aujourd'hui

et peut-être dans celle de demain à arrêter des textes satisfaisants pour tout le monde. Mais nous pouvons conserver après la guerre l'ambition que nous avions avant, de présenter les questions dans l'ordre et dans la méthode qui leur conviennent. Et, Messieurs, il y a peut-être ici deux tournures d'esprit, qu'on rencontre dans cette Conférence et dans bien d'autres. A peu près dans toutes les questions qu'on discute il y a la tournure pratique de ceux qui cherchent à un mal immédiat un accomodement instantané vaille que vaille et qui font de toutes les questions juridiques des questions pratiques qu'ils terminent par une côte mal taillée. Et puis il y a ceux qui, vivant dans une culture logique traditionnelle estiment qu'on rend un plus grand service à la cause du développement juridique en traçant en style classique ou moderne, à votre gré, les dessins et les plans des avenues dans lesquelles il faudra que l'activité commerciale s'engage pour être profitable à tous. Celà, nous le devons largement au travail, à la tournure d'esprit et à la généralisation de nos amis français et si je parle du travail de M. Denisse, ce n'est pas seulement pour rendre hommage à sa science personnelle et à sa méthode ; c'est pour souligner ce que j'appelle non seulement une méthode nationale française, mais en outre une méthode indispensable en matière internationale. Cette méthode offre avec le temps des avantages infiniment supérieurs et produit pour l'entente entre les hommes et entre les commerces des divers pays des résultats d'une amplitude et d'une précision dépassant de beaucoup le fait de mettre fin pour des questions déterminées à des malentendus passagers. Messieurs, je n'en dirai pas plus. Si sur un point quelconque du rapport une discussion s'engageait je me réserverais bien-entendu de défendre les conclusions du rapport.

(*Verbal translation by* Mr Frédéric Sohr).

Gentlemen, I will try just to sum up in a few words what Mr Hennebicq has explained. His general view is this : What is our position as regards the International Code of Affreightment? Mr. Hennebicq has not entered into any detail as to the text of the London Commission of 1914. He thinks what is most interesting to consider is the general trend of our work to begin from now and for the future. He thinks that two methods may be followed : Either

to select some practical questions of difficulty, which has the immediate advantage of being tangibly practical, or to maintain what was the trend of our work before the war, that is, a general Code of Affreightment, a systematical work where all the needs of Commerce are met by juridical formulas. He thinks that the advantage of the second method, which is a systematical and classical method, is perhaps in the long run more useful than the immediate method of dealing only with practical difficulties.

M. Loder. — Dans les premiers jours de cette conférence, nous nous sommes ocupés de matières qui à proprement parler ne sont plus de notre compétence, mais appartiennent à la conférence diplomatique. Je crois que les discussions que nous avons eues ont été très utiles. La conférence diplomatique va reprendre son œuvre et je crois qu'elle aura besoin de nos conseils. Mais à vrai dire pour nous, cela c'était le passé. Avec la question de l'affrètement nous continuons maintenant l'œuvre que nous avons commencée depuis plusieurs années sur la suggestion de la section néerlandaise. Comme M. le rapporteur l'a dit si justement, maintenant que nous recommençons cette œuvre interrompue, il est bien naturel que nous nous posions la question de savoir, quel sera le chemin à suivre dorénavant. Je ne parle pas de la méthode de travail que nous avons toujours pratiquée. Cette méthode m'a toujours paru et me paraît encore la plus utile et la meilleure que l'on puisse adopter. D'abord nous commençons avec un questionnaire préparé par le bureau permanent. Ce questionnaire est envoyé aux associations nationales qui étudient la matière, rédigent des rapports et on se reunit en conférences pour discuter et rédiger des projets de traités, qui finalement sont soumis à la diplomatie. Pouvons-nous changer cette méthode ? Non, ce que j'ai en vue c'est la façon de traiter cette matière du fret. Le sujet est digne d'être considéré à cause de la nature et de la diversité des questions qu'il soulève. Tout d'abord nous avons traité les questions de l'abordage et de l'assistance. Avouons que ces matières étaient assez faciles et que l'on pouvait rédiger en quelques articles tout ce que nous avions à dire d'autant plus que diverses législations stipulaient à peu près la même chose sur bien des points. Plus difficiles étaient déjà la limitation de la responsabilité des

propriétaires de navires et les hypothèques et privilèges parce qu'ici on coupe déjà dans la chair vive des législations nationales. Si vous avez lu cette brochure de M. Maurice Hill, vous aurez pu constater que quand il s'agit des docks anglais, il y a à faire valoir plusieurs remarques sur les difficultés qui se sont présentées. Aussi suis-je bien convaincu que lorsque ces projets de code sur la responsabilité et sur les hypothèques et privilèges viendront devant les législations nationales, nous rencontrerons certaines oppositions. Cependant ces matières ne portent uniquement que sur des obligations légales. En nous attaquant à la question de l'affrètement nous nous trouvons sur un terrain nouveau : celui des obligations contractuelles et de la liberté du contrat. Désormais il s'agit de la lutte entre la liberté du commerce et l'ordre public. Les relations contractuelles devront être libres à moins que l'intérêt général ne s'y oppose. Voilà une première difficulté. Ensuite l'affrètement revêt différentes formes: La charte-partie, le connaissement, le connaissement direct, les transports par lignes régulières. Il s'agit de savoir de quelle manière il faudra traiter cette matière et s'il faut continuer l'œuvre que nous avons commencée à notre réunion précédente; nous l'appelons nous-mêmes le „Code de l'affrètement". Outre le projet de code de M. Denisse, il y a l'avant-projet de la Commission de Londres. J'y ai contribué car j'avais l'honneur d'être un des membres de cette Commission. Nous avons fait là un avant-projet qui ne contient qu'une cinquantaine d'articles. M. Denisse nous avait donné un projet de 63 articles. On a fait observer à très juste titre, que même le projet de M. Denisse ne traite pas le sujet dans toute son étendue et j'entrevois la possibilité d'un nouveau travail qui comprendrait peut-être 100 articles. A tout ces projets, je paie volontiers le tribut de mon admiration dûment méritée. Mais croyez-vous que, lorsque nous aurons complété ces projets ils aient des chances d'être jamais acceptés, votés et surtout ratifiés? Pour ma part, je ne le pense pas. Je suis persuadé que si nous travaillons encore quelques années nous parviendrons à mettre sur pieds le code idéal, et nous aurons peut-être fait une chose absolument remarquable, mais je ne crois pas que ce code sera jamais ratifié. Nous avons

déjà remarqué l'opposition croissante des parlements. Nous en avons fait chez nous l'expérience, quand il s'est agi de voter les premiers traités conclus. On disait déjà alors: „ Nous accepterons ces traités, mais croyez bien que sous forme de traités vous faites en somme de la législation. Or, le vrai législateur, c'est nous, les parlements. Nous l'acceptons cette fois, mais dans l'avenir nous ne l'accepterons plus „. Le droit commercial en général et le droit maritime en particulier, est un droit très vivant et très mouvant qui se transforme constamment d'après les besoins de la pratique. Il doit être modifié de temps en temps. Croyez-vous qu'il serait pratique de procéder chaque fois par voie de traité, avec toutes les difficultés qui s'y rattachent? Je me demande donc ce que nous devons faire. Ma ferme conviction est que la chose simple et pratique serait de n'inclure dans un traité que les règles de principe et les grandes lignes. A mon avis, le traité doit être la loi fondamentale, mais les législations nationales devront pouvoir se modifier d'après les besoins de l'heure. Il est de la première importance que l'on ait cette loi fondamentale et que ses grandes lignes continuent à être les règles. Il faut les cristalliser en quelques articles. Je suis persuadé que c'est seulement de cette façon qu'on arrivera à faire œuvre pratique. Il faut se borner à poser les principes, mais il ne faut pas aller plus loin; il ne faut pas essayer de rédiger un code complet. Je crois que c'est là aussi la manière que l'on préfère en Amérique et en Angleterre. Il est bon de nous rendre compte exactement de ce que nous pouvons et de ce que nous devons faire. Si nous n'agissons pas ainsi, je suis persuadé que nous n'aurons réussi qu'à pousser avec mille efforts une lourde pierre jusqu'au sommet de la montagne, mais qu'arrivée la, les parlements la feront dégringoler a nouveau au fond de l'abîme.

(*Verbal translation by the Chairman*).

Mr Loders's view, summarily expressed, is as follows. The method of working of the Committee does not want any alteration, but it is a question to his mind how that method must be applied to the subject of the Law of Affreightment. There is a great difference between this matter and the matters of Collision, Salvage, Limitation of Liability, Maritime Mortgages and Maritime Liens. The difference is that at present we enter on the field of contractual rights. In this matter the principle should be liberty to the parties

subject however to public order. Mr Loder said most admirable draft Codes have already been prepared, and no doubt they can be made more perfect still. They number something like 50 or 65 Articles at present, and they will probably go up to 100 or more before they are completed. But when that has been done shall we have achieved practical results? Mr Loder very much doubts whether that would be the case. He fears that a complete Code on the Law of Affreightment will meet with great difficulties before all Governments can agree as to its draft and form, and when that has been done it will be still more difficult to get the Parliaments to pass such a very complete Code. Further Mr Loder points out that maritime law, especially in these matters, is a living and fluctuating law, which it is necessary to adapt from time to time to new contingencies. He puts the question before the meeting whether it is wise to crystallise that law at a given stage, and points out how difficult it will be — if it has once been fixed in that way — to alter it by International Treaty. Therefore, he puts as an alternative that the best way of treating the matter would be to try to fix a limited number of controversial matters which are of great importance and which really divide the legislations as between themselves. This would be a businesslike mode of working which would allow us to arrive at a draft of a few Articles of a general character and which by the importance of the evils and difficulties dealt with would have much more probability of general acceptance than a complete Code.

M. De Rousiers. — Messieurs, je demande tout d'abord la permission de remercier M. le rapporteur Hennebicq d'avoir défini, avec tant de précision, le problème de méthode qui se pose devant nous. C'est la marque des esprits supérieurs de rejeter les questions secondaires et de ne s'attacher qu'aux questions principales. Nous voilà donc obligés de nous demander si nous allons suivre une méthode logique pour discuter le code de l'affrètement ou si nous allons, au contraire, porter notre attention particulière sur les problèmes qui la sollicitent d'une façon plus urgente? Messieurs, si je me laissais aller à la tournure de mon esprit et à mes habitudes de travail, je n'hésiterais pas et je choisirais la méthode logique qui consiste à décomposer un sujet en ses éléments premiers, à les classer pour les étudier ensuite. Si le Comité Maritime International était une académie, discutant dans une tour d'ivoire et faisant un dictionnaire maritime international, nous aurions le temps de travailler ainsi et je serais de cet avis. Je dirai même autre chose : si au lieu d'être une académie, le Comité Maritime International était une délégation de l'ensemble des nations de l'univers pour régler les

questions maritimes internationales et si toutes les nations attendaient que nous eussions délibéré pour régler chacune par ses lois, les questions dont nous avons à connaître nous pourrions encore comprendre cette méthode. Mais il n'en est pas ainsi. Nous ne sommes pas une académie et on n'attend pas ce que nous allons faire pour agir : les parlements agissent sans nous. Dans ces conditions, je me demande si, malgré tout l'attrait de la première méthode, nous n'avons pas l'obligation de suivre la seconde, c'est-à-dire celle qui consiste à s'attacher tout d'abord aux problèmes présentant un caractère d'urgence et spécialement à celle des clauses d'exonération, figurant à votre programme et qui peut facilement être détachée de l'ensemble des questions se rapportant au code de l'affrètement. Je dis qu'elle peut s'en détacher et j'en ai la preuve dans le projet même de M. Denisse dans lequel elle n'est pas même touchée, parce qu'en examinant la question d'une manière académique, générale, et scientifique, M. Denisse a estimé que les clauses d'exonération des connaissements étaient simplement une manifestation de la liberté des contrats et qu'il ne me semblait pas que l'intérêt général ou que l'ordre public fût engagé dans cette question ; que parsuite il n'était pas nécessaire d'arriver à une interdiction de ces clauses où à une intervention quelconque des pouvoirs publics. Si on peut avoir cette opinion personnelle (et quant à moi c'est bien celle que j'aurais) il n'en est pas moins vrai que l'ensemble des nations maritimes paraît actuellement s'orienter d'un autre côté. Je ne parle pas simplement des anciens acts comme le Harter Act qui remonte à 1893, mais vous avez eu depuis lors d'autres manifestations de l'intervention des pouvoirs publics en ces matières, notamment en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Canada. En ce qui concerne la France même, si on n'est arrivé jusqu'ici à aucun texte de loi, nous avons vu déposer des propositions de loi très nombreuses et actuellement dans le projet de revision du livre 2 du code de commerce français, il y a des stipulations positives pour l'interdiction des clauses d'exonération dans les connaissements. Par conséquent nous nous trouvons en face du danger suivant : chaque nation a la prétention de régler cette question par sa législation

nationale et vous savez — parce que vous êtes tous avertis de cette question — qu'aucune nation ne peut régler cette question à elle seule. Elle ne peut la régler théoriquement que pour les connaissements créés chez elle. Pratiquement elle ne peut pas même régler la question pour les connaissements créés chez elle parce que les sanctions qu'elle met à l'interdiction n'agissent que sur les navires battant son pavillon, tandis que tous les autres navires y échappent, de telle sorte que la multiplicité des lois nationales, sur les clauses d'exonération des connaissements, entraîne à de multiples conflits de lois et à une confusion de plus en plus grande. C'est précisément ce que le Comité Maritime International a pour but essentiel de combattre. Actuellement l'orientation des grandes nations est telle que, si on n'y porte pas remède, on arrivera finalement à une confusion dont on n'avait pas encore eu le spectacle jusqu'ici. Voilà, je crois, ce qu'il convient d'éviter : c'est pour cela que je considère que la question des clauses d'exonération dans les connaissements peut être détachée sans inconvénient du code général de l'affrètement et que d'autre part il y a avantage à la discuter rapidement. J'ajoute que nous ne devons pas rester ignorants de ce qui se passe à l'étranger. Or, tout dernièrement, il y a un mois, au premier congrès de la Chambre de commerce internationale à Londres la question des clauses d'exonération dans les connaissements se posait sous une forme un peu différente : il s'agissait de créer un type uniforme des connaissements pour l'Océan et il s'agissait d'y introduire des stipulations se rapprochant assez exactement du Harter Act. C'était donc en somme la même question qui se posait. La Chambre de Commerce Internationale n'a pas eu le temps de discuter cette question à fond, mais elle a cependant fait un pas en avant : elle a nommé un comité où chaque nation maritime est représentée et lui a donné mission de poursuivre l'étude et la réalisation de cette réforme d'une part avec l'aide du Comité Maritime International en s'entendant aussi avec l'International Law Association qui avait placé cette question à son programme. Vous voyez par conséquent, que nous le voulions ou non, le Comité International se trouve engagé dans cette question parce que les représentants mêmes du commerce lui

confient le soin de donner sur cette question un avis aussi rapidement que possible et il est nécessaire, au surplus, que cette entente internationale, vers laquelle on marche et que tout le monde désire, soit sanctionnée par une loi. Je l'avais toujours cru jusqu'ici lorsqu'à la Chambre de Commerce Internationale nous avons été saisis d'une proposition qui au premier abord m'a paru un peu naïve, mais qui après mûr examen paraît cependant devoir retenir notre attention. La voici : une initiative américaine se présente et on nous dit : si vous avez des connaissements acceptés par les grands armements, est-ce que vous ne pensez pas que très rapidement ces connaissements seraient acceptés par tous les autres ? J'ai répondu à ce moment que je ne le croyais pas. Nous avons l'expérience que dans toutes les ententes internationales ce qu'il y a de plus dangereux c'est le " outsider„ qui n'en fait pas partie. Or, vous ne pouvez avoir la prétention d'amener tous les armateurs du monde entier à accepter, de cette manière, des connaissements qui dans une certaine mesure, conduiraient à ce résultat qu'ils n'auraient plus le droit d'y inscrire la "negligence clause„. Par conséquent vous allez donner aux *outsiders* un grand avantage car, si les armateurs acceptent de ne pas mettre les clauses de négligence dans les connaissements, s'ils acceptent par conséquent de prendre sur eux une responsabilité plus étendue, et de donner à ceux dont ils transportent les marchandises un degré de sécurité plus élevé, il est d'autre part tout naturel qu'ils seront obligés de leur demander un prix de transport plus élevé. Plus de sécurité pour plus d'argent ou moins d'argent pour moins de sécurité ; cela ne peut pas être autrement. Vous voyez immédiatement l'avantage qu'auraient les *outsiders* en demandant un prix de fret moins élevé, en pratiquant la baisse des frets par rapport aux expéditeurs qui ont accepté la clause de négligence. Malheureusement, nous en avons l'expérience, cela existe dans tous les pays et c'est par suite de ces *outsiders* que les frets ont constamment baissé dans une proportion considérable. Malgré toutes les vicissitudes secondaires, on peut dire, que depuis 50 ans, les frets ont diminué au quart de ce qu'ils étaient. Si les armateurs ont consenti à ces diminutions de fret constantes ce

n'est pas de leur propre volonté, mais sous la poussée de la clientèle. Au fur et à mesure de ces diminutions, on a vu les clauses d'exonération dans les connaissements s'affirmer et devenir d'usage de plus en plus général. Si donc l'effort de la clientèle avait voulu se porter sur plus de sécurité, elle aurait pu y réussir tout comme elle a pu réussir à payer moins d'argent. Je suis donc certain que les *outsiders* auraient grand avantage à continuer ce système et voilà pourquoi il me semble impossible d'arriver à une entente internationale sans législation internationale. Cependant on nous a indiqué un élément de solution auquel je dois dire, je n'avais pas pensé. Toute la question d'entente industrielle est dominée par une question de discipline. On a dit qu'il était possible de solutionner la question par l'intervention des banquiers. Voici le raisonnement : l'immense majorité, pour ne pas dire la presque totalité, des connaissements, qui se rapporte à des transports internationaux, sont des connaissements négociables. Par conséquent ce sont des documents sur lesquels les banquiers sont amenés à faire des avances. Or, les banquiers se préoccupent souvent des difficultés que peuvent leur donner des interprétations divergentes des connaissements dans lesquels se trouvent insérées des clauses d'exonération. Supposez maintenant que les armateurs ou la plupart d'entre eux s'étant entendus pour pratiquer un certain connaissement, les banquiers s'entendent de leur côté pour ne faire des avances que sur ce connaissement-là. On arriverait ainsi, très rapidement, à une uniformité complète parce que les *outsiders* se verraient dans une mauvaise situation. En effet le connaisement qu'ils auraient créé serait négociable il est vrai, mais n'inspirerait plus confiance aux banquiers. Quiqu'il en soit, je vous signale cette proposition parce qu'elle permet de croire à une solution plus prompte que par une convention internationale suivie d'une série de lois nationales conformes. Si j'ai dit ceci, c'est simplement pour montrer que la solution peut être plus proche qu'on ne le croit et j'insiste pour que le Comité Maritime International discute dès à présent cette question des clauses d'exonération qui peut être facilement détachée de l'ensemble du code de l'affrètement.

J'ajoute, en terminant, que les armateurs français, que j'ai l'honneur de représenter ici, ont pris cette attitude il y a déjà 18 ans. En présence du premier avant-projet sur les clauses d'exonération dans les connaissements, ils ont dit : tout ce que vous voudrez, à condition que ce soit international. Nous pouvons supporter les conditions que le commerce désire et dont il croit avoir besoin, si ces conditions sont imposées aussi à nos concurrents. J'ajoute que l'attitude des armateurs est absolument sincère et loyale ; c'est pour nous un devoir non seulement de demander la discussion de ces questions, mais de travailler autant qu'il sera en notre pouvoir à la réalisation de la réforme elle-même

(*Verbal translation by* Mr Frédéric Sohr).

Mr de Rousiers has referred to the question of method. If we were an academical body, or a body with full powers to command the Parliaments of the world to deal with the matter of affreightment, it would be possible to draft a complete Code. This not being so, it is only possible to select matters of immediate practical value. One of these matters is the question of the Negligence Clause. The question can no longer be ignored : it is a fact; public opinion is occupied with it, and the shipowners, especially the French shipowners, wish to have this matter dealt with immediately. Our Committee on this special question has been alluded to in a motion voted by the International Chamber of Commerce in London recently. We have been mentioned and the International Law Association as well. With regard to this special question of the Negligence Clause Mr de Rousiers wonders what would be the best way of dealing with it. He says that there is no question of shipowners wishing for instance to point out that International legislation is preferable because they know that it would cause delay. He, representing the French shipowners sincerely looks at the best way, and the most immediate way of solving the question. His first thought was that it would not be possible to arrange matters through private initiative; because if even a uniform ocean bill of lading was agreed by the large lines and the principal shipowners, this would not debar competition from the outsiders, from the tramps, and that evidently it would be of no use to make an agreement when competition would force down freights, and probably in a very short period compel shipowners of the large lines to alter the agreement. But when the matter was discussed in the Bill of Lading Committee which was appointed by the International Chamber of Commerce, it then occurred to him that it was perhaps not necessary to resort to legislation; that, is spite of the difficulty inherent to private initiative, a way out could be found. That way out is the power of interference of the Banks. The Banks are discounting drafts with documents attached, and the Banks are in a position to discount these drafts and the negotiable bills of lading when these negotiable bills of lading are satisfac-

tory to them. Evidently their interest is a great one, because the bill of lading is the way for them to guarantee the draft. The more value the bill of lading has, the more secure is the guarantee represented by the cargo itself. I think Gentlemen, those are the most salient points of Mr de Rousiers' speech.

THE CHAIRMAN. — Mr de Rousiers adds that the French shipowners had considered the matter upon its merits, and were of opinion that they could agree to an extension of legislation like that embodied in the Article, provided it be international which would mean an equal treatment to all.

MR OTTO LIEBE (Denmark) : — Mr President, I would like to say some words about the peculiar situation of the northern countries with reference to this Code you have before you. During the last 50 years in the three Scandinavian Countries, Sweden, Norway and Denmark, we have had practically the same law on maritime business. I daresay it was satisfactory at the time, but now of course it has become rather old and ought to be revised. Therefore a few years ago there were appointed from all the four Northern countries — I say now four Northern countries because you must know Gentlemen that we have become bigger in the North since the war ; Finland has joined us — Committees to revise the laws on maritime matters, and these four Committees have been working together. We have had just a month ago at Copenhagen a meeting where we were all together, and where we went through this Code. Mr. Sohr was kind enough to give us a copy of it, so it was laid before the members and we discussed, not all perhaps but still most of these questions. Of course it was only a first reading ; we came to no decision at all ; but we went through and discussed the Articles, and I must say — I am only a poor lawyer myself — the experts, by which I mean the shipowners, the traders, the bankers and the insurance people, were dissatisfied with some of these Articles. They said : — In our opinion you have in the draft of the Comité Maritime International things which we of the Northern countries would wish to be suppressed.

Now in these circumstances you will understand that we people from the Northern countries would prefer very much that we should be allowed to go into the details of this Code of Affreightment, because we should like to tell you what we mean about

the questions. Perhaps you may say it does not matter so much; but it would be interesting; because we could learn very much by hearing what you have to say against the arguments coming from the members of these Northern countries. Therefore I should like to be at liberty to speak about some of these more detailed questions, foremost about the Negligence Clause in the bills of lading.

In our Northern countries we regard the Negligence Clause as a question of very great importance. We have had in the last years quite a number of meetings and I would say that all people in Commerce (and when I say in Commerce I do not mean only the traders, but I include Bankers and Insurance people) have said: — We must have some kind of settlement of these questions. First they said: — We must divide the responsibility between the shipowner and the shipper, the trader or Company; we must have that divided on just and equitable lines, and we must therefore do away with these Negligence Clauses by which the shipowners are exonerated almost without any liability at all. But then they said another thing, and perhaps it is the most essencial thing: " We must get another form of bill of lading. Now we have a lot of different forms and they are printed in such small type, and they contaiu such a lot of different Clauses, that we cannot peruse them without getting a bad headache; the merchant who buys, the Insurer who covers the risks of the voyage, and the Banker who lends money on the bill of lading, really do not know what these bills of lading say. They accept them; they have no time to peruse them; they have no time to go into the details, aud sometimes they are surprised very disagreeably because they find that they are bound by conditions that they would never have accepted if they had been aware of them. Therefore the Commercial people say: they must have a change. It must be done in some way; but in what way the shipowners of Sweden, Norway, Denmark and Finland do not say, but we are only small. The shipowners of the Northern countries cannot take the initiative. It behoves the great Powers to begin; it is the British shipowners who must take the lead; and, if they do that, and if they accept, one way or

another, some settlement of this question, of course it is dangerous to prophesy in such matters, but still I venture to say that in the Northern countries such settlement would be hailed with enthusiasm by those engaged in commerce, and give every satisfaction to the shipowners, because most of the shipowners are experiencing very much annoyance in this matter. This question has now been discussed in the Northern countries I daresay for the last 20 or 30 years, and they would like to get a satisfactory and amicable settlement.

It has been said by the last speaker that there are two courses which we can follow, if we wish to get a settlement of the question. We can try to get it by a voluntary settlement between the protection clubs, the Chambers of Commerce, the Shipowners, and so on, and we can try to get it by legislation. There are some drawbacks to both courses, but at this moment I should not detain you, Gentlemen, by speaking about that, and I will tell you why. Because in my opinion it is not a question of either one way or the other way. No; let us go both ways; let us follow both courses; because, as we know by experience, it will take several years to get any way at all, and this question is to the minds of the Northern people of such urgent importance that no delay ought to be allowed. Therefore, let us try now first of all to get a voluntary settlement, which would be of the greatest advantage to us in the Northern countries.

Now I understand that I am to be allowed to say a few words also about this draft report of the Maritime Law Committee of the International Law Association. I will do so in only a few words. There are two things I should like to say about this. The first question is in my opinion: whom have we to protect? We have nothing to do with the charterer. When he enters into the contract he must protect himself. No; we care only for what I call the bona fide purchaser; we care only for the man, the consignee or another merchant, who is buying, bona fide, the bill of lading. The Bankers will advance money upon it. Therefore I find that in this Article 5 you have here special conditions.

The Chairman: — Mr. Liebe, are you discussing at present the draft submitted to the International Law Association?

Mr Liebe : — Yes.

The Chairman : — I do not think you can do that.

Mr Liebe : — Then I will not say any more about that. I should only like to say that I could not finish without presenting my compliments to those members of the International Law Ascociation, and of this Committee, who have taken this question up, and taken it up so far as I can see with admirable energy. Now I trust to the British shipowners, if I may be allowed to say so, to the shipowners, who have to take the lead in this matter, that they will remember the words " Noblesse oblige „. I think, if we succeed by the assistance of Great Britain in coming to a settlement in this matter, those members who have taken the question up, and the shipowners, will deserve the most cordial thanks, not only from Commerce, but also from maritime business over the whole world.

(*Traduction orale par* M. Sohr).

M. Otto Liebe nous apprend qu'il existe actuellement une commission mixte pour les pays scandinaves. Cette commission fonctionne depuis fort longtemps déjà et s'occupe d'élaborer un code commun qui réunira donc sous un même régime les pays scandinaves. Jusqu'ici il y avait dans cette commission des représentants du Danemark, de la Suède et de la Norvège, mais actuellemen la Finlande y est également représentée. La loi en préparation aura donc une sphère d'application plus étendue qu'auparavant. La Commission scandinave réunie à Copenhague a examiné le projet du Code de l'affrètement préparé par notre Commission de Londres.

M. Liebe attire ensuite notre attention sur la question des clauses d'exonération qui est devenue intolérable. Les armateurs scandinaves ne peuvent pas prendre une initiative en cette matière. Il est très probable que si les Anglais se ralliaient à une solution, celle-ci serait aussitôt acceptée par les armateurs scandinaves.

M. Constant Smeesters, (Anvers). — Messieurs, je me rallie entièrement aux idées si clairement exposées devant vous par M. Loder et par M. de Rousiers et je pense qu'il y a très peu de chance de voir les parlements du monde adopter, dans les législations nationales, tout un code de l'affrètement. Je crois devoir ajouter une seconde observation. Si vous examinez le projet de code, vous remarquerez qu'il est stipulé à l'article I que les

dispositions de cette loi sont applicables sauf convention contraire des parties. Eh bien, j'ose le dire, c'est un " in capito venenum „ car vous aurez beau faire adopter internationalement un code de l'affrètement, du moment qu'il est loisible, à une partie d'y déroger, il est à peu près certain d'avance que toutes les conventions qui passeront dans la pratique contiendront des dérogations au code. Dès lors nous aurons fait un admirable travail, avec la certitude que jamais personne ne le respectera. Au lieu de faire de l'académie, je pense que nous ne pouvons demeurer étranger aux réalités pratiques. Nous ne pouvons rester sourds à ces voix qui s'élèvent de toutes parts et nous implorent de faire quelque chose dans cette question si palpitante. La question des clauses d'exonération se pose dans tous les pays et, si partisan que je sois de respecter la liberté des conventions, nous devons cependant admettre une chose, c'est qu'il y a une limite à cette liberté absolue et cette limite c'est le respect de la loi souveraine de l'honnêteté et de la morale. La même chose se présente en ce qui concerne le Contrat du Travail. Le patron et l'ouvrier sont libres d'établir entre eux toutes les conditions de ce contrat. Il y a cependant une limite supérieure à laquelle ils ne peuvent pas déroger et c'est ainsi que toutes les législations au sujet du contrat du travail ont imposé une limite à la liberté absolue. Il faut cependant avouer en voyant l'extension et la portée actuelle des clauses d'exonération qu'il y a quelque chose qui heurte presque le bon sens et le sens moral; nous voyons actuellement les clauses d'exonération se multiplier à tel point qu'en réalité l'armateur ne répond plus de rien du tout. On lui paie un fret et on se demande vainement quelle est l'obligation de l'armateur corrélative à l'obligation du chargeur de payer le fret, puisqu'en réalité il peut se faire qu'à destination l'armateur ne délivre rien et qu'en vertu des clauses d'exonération il n'est responsable ni du manquant, ni des pertes. Des cas pareils se plaident chaque jour devant les tribunaux et les juges sont obligés de recourir à des interprétations extraordinaires et à de véritables subterfuges pour arriver à donner à ces contrats une portée pratique. La multiplicité des clauses d'exonération aboutit à cette chose bizarre qu'elle

détruit l'économie des contrats de transport. Ce n'est véritablement plus un contrat avec des obligations de part et d'autre ; le chargeur a toutes les obligations et l'armateur n'en a pas Quant on voit que ces clauses exonèrent les armements, même des vols par les personnes employées par l'armateur, le public et le monde des chargeurs finissent par s'émouvoir et s'inquiéter. On a beau dire que c'est une question d'assurance ; si vous supprimez la responsabilité de l'armateur, ce sera finalement l'assureur qui payera au lieu du chargeur. Si on avait, au sujet des clauses d'exonération, une restriction internationale, les armateurs se montreraient peut-être plus sévères et plus prudents dans le choix de leur personnel et dans l'accomplissement de leurs obligations de transporteurs. Mais je suis d'accord avec M. de Rousiers lorsqu'il dit que, pour aboutir à l'interdiction des clauses d'exonération, cela ne pourra être qu'en vertu d'une entente internationale Ici la situation est encore la même qu'en matière de contrats du travail. Si on veut réduire la journée du travail, chaque pays serait bien disposé à le faire, mais à la condition que la même mesure soit prise chez le voisin. Les armateurs ne pourront accepter une responsabilité plus lourde si le même régime ne s'établit pas internationalement.

Il me semble que la solution s'indique au sujet du programme de nos travaux. Nous ne nous amuserons pas à faire des travaux académiques, auxquels on pourra déroger à sa guise. Solutionnons vite la question brûlante et palpitante des clauses d'exonération. Nous ne pouvons à cette assemblée, en une heure de temps, solutionner ce formidable problème. Ce que je vous demande c'est de nommer une commission permanente qui s'occupera de cette question seulement et qui aura pour mission, à notre prochaine conférence, de nous apporter un projet. Nous aurons alors le sentiment et la satisfaction d'avoir fait quelque chose d'utile car un projet de loi ou de traité international, qui réglementerait cette question d'une façon claire et précise, serait facilement adopté par les parlements, qui avec les tendances démocratiques régnant de nos jours, accepteront facilement cette loi nouvelle réglementant la responsabilité des armateurs et

l'usage des clauses d'exonération qui paraïssent heurter le bon sens et à certains égards la moralité publique.

Je dépose sur le bureau ce vœu "que la conférence désigne une „ commission spéciale ayant pour mission d'étudier la question „ des clauses d'exonération et de rédiger un avant projet de traité „ international sur cette question. „

(*Verbal translation by Mr Frédéric Sohr*).

Mr Smeesters has pointed out the absolute necessity from the point of view of Commerce generally of examining this question of the Negligence Clause, and, secondly, he is in favour of an international agreement. He moves that a special Committee be appointed to deal with this question. I must further point out that Mr Smeesters, putting this question of the Negligence Clause in relation to the general Code of Affreightment, said that it is not possible to leave full liberty to the parties according to what is stated in Article 1 of the draft Code.

M Sohr. — Je voudrais faire une remarque au sujet de l'un des points soulevés par M. Smeesters. Celui-ci a dit qu'il est peut-être inutile de faire une convention internationale sur l'affrètement puisqu'en vertu de l'article I on peut s'exonérer tout de même. Encore faut-il, pour que l'on puisse s'exonérer, qu'il y ait une base de droit commun par rapport à laquelle on s'exonère. Ce droit commun doit dire quels sont les droits des parties et à cet égard il est utile de préciser dans une convention internationale quels sont les droits des parties. C'est le but d'un code comme celui de M. Denisse et de la Commission de Londres.

M. Walton. (Anvers). — Les paroles qu'a prononcées M. Smeesters retrent dans le cadre des observations que j'allais soumettre à votre réunion tout en abordant un point de vue un peu plus spécial. On a dit que le commerce tout entier se trouve devant une situation intolérable à raison de l'extension qu'ont prise les clauses d'exonération. Cela vise particulièrement les assureurs. C'est au nom des assureurs, que je viens vous demander, si le vœu proposé par M. Smeesters est adopté, que cette commission porte à son programme la question de savoir s'il n'y aurait par lieu de voir comment on pourrait protéger les intérêts

des assureurs pour que ceux-ci ne soient plus soumis à des revendications contre lesquelles ils sont impuissants. Je sais qu'on répondra, comme d'usage, que c'est aux assureurs d'accepter telles conditions qui leur plaisent. Je ne veux pas répéter ce que l'on a dit avant moi, mais il y aussi une question de liberté et de moralité qui doit être envisagée actuellement. Je dis actuellement, parce que si avant la guerre la situation des assureurs était déjà bien difficile, elle est devenue impossible aujourd'hui à raison du bouleversement que la guerre a jeté dans le monde entier au point de vue des notions de moralité et d'honnêteté.

Une seconde question c'est l'énorme plus-value qui existe encore et donne aux marchandises couvertes par l'assurance des valeurs excessives. Pour certaines catégories de marchandises ces valeurs sont quintuplées et aujourd'hui les assureurs sont obligés de se défendre contre des sollicitations, pas toujours très honnêtes, qui sont d'autant plus graves que les valeurs en cours sont devenues excessivement élevées. Un article de la loi belge dit que l'assuré est obligé de prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger les intérêts des assureurs. Actuellement ce droit est illusoire. Plus jamais un recours ne peut être exercé contre les assurés à raison des clauses d'exonération.

Lorsque la commission dont on préconise la nomination se préoccupera de voir dans quelle mesure on pourrait limiter l'usage des clauses d'exonération, je demande s'il n'y aurait pas moyen d'étendre la mission de cette commission à l'étude de la question de savoir comment ou pourrait limiter les risques souscrits par les assureurs de manière à ce que les assureurs n'aient pas à payer des risques qui véritablement ne rentrent pas dans le cadre des assurances-transport c. a. d. les risques de vol.

(*Verbal translation by the Chairman*).

Mr Walton has said that from the point of view of the Underwriters there is a growing feeling that it is necessary to settle the long discussed question of the validity of the unlimited use of the negligence clauses in the bills of lading, and that he agrees with what has fallen from Mr Liebe and Mr de Rousiers, that any arrangement which would be of an international character would be acceptable, and better than the present state of things; that certainly experience goes far to show that, with the general and extended use

of the Negligence Clauses, due protection ought to he given to the cargo owners, and that also, as far as the Underwriters were concerned, the principle of law that the assured has to do his utmost in order to protect the interests of the insurer and the underwriter has become a dead letter.

M. Langlois. — Je suis très content de ce que les armateurs américains et anglais semblent s'entendre; c'est bien au détriment de la liberté, mais nous n'en pouvons rien. Mais quant à entrer dans cette voie, quand j'ai entendu que nous sommes sous une double menace, d'abord celle des assureurs et ensuite celle des banquiers que j'ai vu apparaître comme n'escomptant plus les documents dont les auteurs ne se seraient pas soumis aux conditions convenues, cette menace pour moi suffit pour ne pas me déclarer partisan du projet. J'ai la conviction qu'un connaissement uniforme peut s'obtenir pour certaines branches du commerce, mais dans tous les cas il ne vivra pas longtemps. Dès que les intérêts seront en conflit, le connaissement uniforme aura cessé d'être. Je crois que notre association ne doit pas s'occuper des détails. Elle doit indiquer les grandes lignes qui peuvent servir à l'unification du droit et à ce qui est nécessaire pour le droit maritime, mais c'est tout. Du moment que vous voulez entrer dans les détails, vous aller vous buter aux intérêts et quand les intérêts sont en jeu les principes perdent leurs droits.

(*Verbal translation by the Chairman*).

Mr Langlois was saying that, if the shipowners, and especially the British and American shipowners, were agreed as to a limitation of the contractual liberty of drafting Negligence Clauses in bills of lading to suit their customers, there would certainly he no further objection to an International settlement of this long vexed question; but, as to hope that the matter might he arranged through the instrumentality of introducing a uniform bill of lading, and that the latter, as far as the Negligence Clause was concerned, would he kept in proper order, once agreed upon, owing to the action of the Bankers, or owing to the action of the Underwriters, — Mr Langlois was very sceptical. He thought that these forms of bills of lading would live as long as lives the rose, and when the interests became contradictory the bill of lading would go to the wall.

Mr. Einar R. Lange (Gothenburg). — Without having had any consultation with anybody at home regarding the uniform

wording of bills of lading, I am quite convinced that in no country would it be more appreciated than in Sweden if it were possible to obtain an international form of bill of lading. I am myself managing director of the Mutual Swedish Insurance Company, as well as for Protection and Indemnity and I know very well how much trouble is arising every day just on account of the many different forms of bills of lading. But I would specially point out that the most vital question at present is that it is quite necessary to get some clear arrangement regarding the responsibility for pilferage and shortage, two cases which in these days are of the utmost interest for shipowners and Underwriters.

(*Traduction orale par* M. Sohr).

M. Lange, parlant en son nom personnel, appuie la suggestion d'un connaissement international uniforme. Il sait, comme directeur d'un club couvrant les classes de risques " Protection „ et " Indemnity „, combien les divergences entre connaissements amènent de difficultés. — En outre, il est très important que quelque arrangement clair et net établisse définitivement entre armateurs et assureurs qui doit supporter les risques de vol.

M. Ripert. — Je voudrais simplement appeler l'attention de nos collègues sur le caractère international que présente la question des clauses de non-responsabilité, non seulement comme l'a indiqué M.de Rousiers au point de vue des armateurs et du prix du fret mais aussi au point de vue juridique. Nous avons eu en France, je crois, bien trois projets de lois depuis la guerre tendant à interdire les clauses d'exonération dans les connaissements. Dans ces projets l'interdiction avait un caractère d'ordre public. Je veux dire par là que le législateur français ordonnait aux Tribunaux de ne pas tenir compte des clauses d'exonération qui lui étaient soumises quelles que soient les parties en cause et quel que soit le lieu où le contrat avait été passé, du moment que l'affaire était portée devant un tribunal français. Alors il a fallu prévoir que les parties essayeraient d'échapper à l'application de la loi française. Elles avaient deux moyens d'y échapper. Le premier consistait à dire dans les connaissements qu'ils subiraient la loi étrangère, par exemple

la loi anglaise. Dans le projet français une pareille clause était également frappée de nullité. Alors il restait un second moyen c'était d'attribuer compétence à un tribunal étranger et de dire qu'un différend au sujet du contrat, ne pourrait être jugé par les tribunaux français, mais serait jugé par les tribunaux belges ou anglais ; mais ces clauses attributives de juridiction ont été déclarées nulles également. Lorsque, sous l'inspiration des jurisconsultes français, on a donné une loi au Maroc, d'ailleurs inspirée par les travaux du Comité Maritime International, cette loi a déclaré nulles les clauses de renvoi à la loi étrangère ou les clauses attributives de juridiction. De plus on a créé une sanction pénale. Il y a là un mouvement auquel il faut faire attention. Si les chargeurs sont assez forts en France pour faire interdire les clauses d'irresponsabilité, les chargeurs d'autres pays ne pourront être assurés de la loi à laquelle ils voudraient soumettre leurs transports maritimes puisqu'il suffit qu'un différend soit soumis aux tribunaux français pour voir appliquer la loi française d'ordre public.

(*Verbal translation by the Chairman*).

Mr Ripert wishes to point out that beyond what has been said there is a special legal and technical reason in favour of an international agreement on these matters. The Statutes, for example the Harter Act and some British Dominions Acts, introducing legislation on the Negligence Clauses in bills of lading, have a strong tendency to make this legislation a matter of public order, which does apply not only to contracts between the parties of the nationality to which the legislation belongs, but also to foreign ships calling at the ports of that nation. Professor Ripert said that even in the new maritime Code which, under French influence, has been drafted for Morocco, clauses have been inserted so that a punishment can be inflicted in certain cases on such parties as make contracts which are not in agreement with these clauses. That being the case, there is a substantial necessity for doing away with the existing divergencies, and to bring all these matters under one set of uniform international rules.

M. Sohr (Anvers). — Je voudrais rendre sensible plus particulièrement le point de vue des assureurs. Ce que je dirai se trouvera correspondre, partiellement tout au moins, avec ce que M. Walton vous a fort bien exposé. Je ne pense pas — et à cet égard mon opinion diffère de celle de M. Walton — que l'on

puisse dissocier le point de vue des assureurs de celui du commerce en demandant de restreindre la couverture habituellement donnée et en réduisant notamment des risques de vol. Nous, assureurs, ne nous faisons à cet égard aucune illusion. Les courtiers et le commerce demanderont à l'avenir comme par le passé à être couverts du risque de vol et certainement nous ne l'excluerons pas de notre police d'Anvers. Aussi nous devons considérer la position des assureurs comme identifiée avec les intérêts du commerce et ceux des chargeurs. Les assureurs n'ont pas très bonne presse d'une façon générale. J'ai quelque crainte que dans ces débats entre armateurs et chargeurs, il y ait des moments de lassitude où les armateurs diront aux chargeurs : " Pourquoi vous agiter ? les assureurs paient. „ Et quand les chargeurs attaqueront les armateurs ils se diront aussi : " Pourquoi nous donner toute cette peine pour des recours à exercer puisque, si nous ne réussissons pas, les assureurs payeront tout de même. „ Au fond, ce dont il s'agit c'est d'imposer aux armateurs une charge supplémentaire par rapport à la situation actuelle Qu'on le fasse par une loi nationale d'ordre public, comme l'a indiqué M. le professeur Ripert, ou même par une libre convention entre parties, quelqu'un devra payer ce surcroît de garantie donnée par l'armateur. Ce quelqu'un ce sera la marchandise. Elle payera de deux façons : ou bien sous forme de supplément de fret ou bien sous forme de surprime. Supplément de fret ou supplément de prime, ce sera de l'argent d'une façon ou de l'autre et à première vue il paraît peut-être indifférent que ce soit un supplément de fret ou une surprime. En réalité il n'en est pas ainsi. Même si les assureurs parvenaient à obtenir un supplément de prime, je prétends que la façon dont le recours sera exercé et le résultat net de ce recours ne seront pas les mêmes que si les assurés paient un supplément de fret et obtiennent une garantie plus large des armateurs. En effet, dans cette hypothèse le chargeur reste personnellement intéressé. Il sera plus diligent et exercera mieux ses recours. Quand au contraire il a payé une surprime il se désintéresse complètement et fréquemment compromet ses droits contre l'armement. Dans cette question de recours les assureurs sont toujours dans une

fausse position. La marchandise arrive avariée ou elle a été l'objet d'un vol total ou partiel, ou elle est manquante. Si l'assuré n'a pas fait diligence il est généralement trop tard pour agir utilement contre l'armement au moment où le dossier d'avarie est présenté à l'assureur. Ce dernier doit alors soulever des fins de non-recevoir irritantes qui empoisonnent les relations avec le commerce. Bref, il vaut infiniment mieux que le débat se limite aux relations entre destinataires (ou chargeurs) et armateurs. Ces derniers, désormais responsables, surveilleront mieux les marchandises et de cette façon nous obtiendrons un résultat hautement désirable savoir : d'empêcher le gaspillage effrayant de marchandises qui se produit dans les ports et qui a une influence directe sur le coût de la vie. Actuellement il y a une déperdition énorme parce qu'on se désintéresse tout d'abord du conditionnement et ensuite de la surveillance de la marchandise.

* * *

What I was saying, in a few words, is this. Speaking myself as an Underwriter, I think there is cause for anxiety. Indeed, in this question, where apparently the shippers and the shipowners are sole concerned, there may appear moments of slackness, because either the shippers or the shipowners may say : — Well, why should we fight between ourselves : there is a third party who will always pay the loss, and that is the Underwriter. There is one thing quite clear : if the present position of the shipowner has to be altered, and if he has to take increased liabilities, these increased liabilities must be paid for. Then the question arises : who will pay the increase ? Shall it be the shipper in paying extra freight, or shall the Underwriters be paid an extra premium ? At first sight, this being a question of figures, it appears to be indifferent whether the present situation is maintained, and the Underwriters get more premium, or the situation be altered, and the shipowners get more freight. Now to my mind this is not the case; because, if the shipowner's liability is increased, and the principal person interested in the question becomes the shipper, he will care more for his cargo, he will put forward claims and the shipowner, being paid for

that, will take more care of the goods. Then — and here the question really enlarges and becomes of universal interest — and then only, the world-wide and reckless wastage of merchandise, will stop, to the benefit of all concerned.

M. LE PRÉSIDENT. — Je remercie les orateurs et particulièrement M. Sohr de la peine qu'ils ont prise dans la discussion de cette question.

La séance est levée à 12,45 heures.

SAMEDI, 30 JUILLET 1921.

SATURDAY 30th JULY 1921.

Séance de l'après-midi

Afternoon sitting

La séance est ouverte à 3,15 heures sous la présidence de M. Louis Franck.

M. le President. — Nous reprenons la discussion. La parole est à M. Cleminson.

Mr Cleminson. — Mr President and Gentlemen, I will endeavour, as shortly as possible, to explain the point of view of the British shipowners on this question which is of such great importance. Having heard now the views of so many maritime nations represented here to-day, I think I can say that we appear to hold precisely the same views. The question is first one of principle, whether any legislative interference with the freedom of shipowners to make such contracts as they choose is desirable. I think British shipowners, and I gather other shipowners, are all agreed that it is not desirable. We do not believe that real advantage will be obtained from such legislative interference. The cargo owner will still have to insure his goods: there will be interference with trade without the corresponding advantage. The shipowners maintain that view and will, I understand, put that view forward at the Hague at the Conference of the International Law Association. On that body Merchants, Underwriters, Shipowners, Bankers will be represented. If they then come to the conclusion, as a body, that, whatever may be the correct view as to the wisdom of such legislation, it does in fact represent a long standing demand of the shipowners' customers, and that it is a demand which the shipowners should

therefore consider favourably, they are prepared to consider the proposal which emanates from the merchants.

Now let us assume for the moment that the merchants and the Underwriters will maintain the view which they have put forward with such success before the British Imperial Shipping Committee and persuade those who are present that there should be legislative interference. The question then arises what that legislation should be. That becomes a question which does not affect primarily any one flag. In whatever country legislation of that kind is introduced the legislation will be applied not, as I understand, to the flag of the carrying ship, but according to the place where the contract is made. It was in view of that consideration that the British shipowners decided that they would not commit themselves, nor would they attempt to commit foreign shipowners trading to the Ports of the British Empire, until they had an opportunity of discussing the matter with their foreign colleagues, and for that reason the item has been placed on the agenda of a Conference of Shipowners which the British shipowners have agreed to hold at the end of this year in deference to representations which were made to them some time ago. At the present moment, after what I have heard to-day and in the knowledge of those who will be represented at the Hague, it seems as though it might be possible to ascertain already at the Hage what are the views of all shipowners, as well as all merchants and Underwriters. If that be so, then I think it might be quite possible for the British shipowners there and then to concur with their colleagues from other countries as to what action should be agreed to. The matter arises primarily out of M. Denisse's Code; secondarily from the Report of the Imperial Shipping Committee, and since then a considerable stride has been made in the drafting of a Code calculated to give full and fair effect to the Report of that Committee. It would have been good had we been able to have copies of that Code here now. This Committee is in an exceptionally good position to consider such a document; but unfortunately we are not in such a position. I understand that the Code has just recently been drafted, and it has not been possible therefore to

circulate that Code in time to give us all full opportunity of considering it. I myself have seen it, and I have been able to put it before British shipowners, representing both interests, both the tramp interest, and the great liner interest, and I think that in view of the question which Mr Liebe has addressed to you, Sir, it might be interesting to say particularly what is the point of view of the tramp owner. The tramp owner says that the demand for this legislation is not directed against any contract which he has made. It is essentially directed against liner bills of lading, which are very long and very difficult to understand, and are considered by the merchants to give an undue protection to the shipowner. The first instinct of the tramp owner therefore was to say: — This legislation is not asked for against us, and therefore it ought to be made perfectly clear that it does not affect us. But we, who are interested as lawyers or otherwise in jurisprudence, can well appreciate the difficulty of preparing a Code dealing with bills of lading in such a way as not to affect the tramp shipowner. If you leave out charter parties, when there comes to be a bill of lading, then the Code would operate automatically in respect of a bill of lading. We have therefore very carefully considered the Code as it is presented to us as representing the real wishes of merchants. We have carefully compared it with our standard forms of documents, and we find that it corresponds fairly well with the contract which the tramp ship owner has been in the habit of making. In some respects, and I think Mr Liebe had that in mind when he was addressing us this morning; we shall at the Hague have to give particular attention to the position of the tramp ship owner. A tramp ship is something like one of these great lighters on the rivers here. The whole ship is filled with one class of cargo, or three or four, and neither party is prepared to increase the cost of carriage by unnecessarily weighing or trying precisely to ascertain the weight of the cargo. Therefore, so far as I can see some provision may be necessary to deal with that case, and, if that kind of difficulty is overcome, I anticipate that the British tramp ship owners will be prepared to come into line, and, so far from taking any action which might obstruct

the agreement of such a Code, will be willing to cooperate in making the Code as good a Code as it can be.

The suggestion has been made that we should not wait for international legislation before we adopt such a Code for general practice, and I gather that the feeling of those who are here is that we should be quite prepared to consider doing that. I do not think that we can avoid international legislation. I think that is clear. Whether we could agree to the general adoption of that Code while the machine of diplomatic and municipal agreement is moving, is a different question. I think we have every reason to hope that we might be able to do that.

Now, Sir, as regards the procedure I think the suggestion which has been made here to-day that this Comittee should be represented at the Hague is a sound one. I think also that the suggestion that this Committee should take action to secure the necessary diplomatic agreement is also a sound one. Whether it will be necessary for this Committee to consider again any agreement that might be reached at the Hague is a matter perhaps for consideration, and I myself shall be prepared to suggest that we leave that in the hands of the Permanent Bureau. If the Permanent Bureau itself took part in the deliberations at the Hague, or were represented by a Committee, and either itself or the Committee came to the conclusion that the whole thing had been generally agreed, so that all our constituents here were known to have subscribed to the Code, then I think, and I would suggest to my colleagues here, that we should leave it in the discretion of the Bureau to take action to secure a Diplomatic Conference right away without calling us together again.

THE CHAIRMAN. — I thank Mr Cleminson for his interesting address.

(*Traduction orale par* M. FRÉDÉRIC SOHR).

M. Cleminson, directeur général de la Chamber of Shipping of the United Kingdom, nous expose les vues des armateurs anglais. Le premier point c'est qu'en principe les armateurs sont hostiles à l'idée d'une intervention législative. Cependant ils se rendent compte qu'en fait il y a une grande demande pour une intervention de cette espèce et alors leur position subsidiaire est celle-ci : dans le cas où une loi serait absolument nécessaire, quelles sont, au

juste, les demandes des chargeurs et comment pourra-t-on y répondre ? Les armateurs anglais, après le mouvement d'opinions créé en Angleterre par le rapport de l'Imperial Shipping Committee, ont décidé de se réunir en conférence à la fin de cette année, mais peut-être même qu'ils pourront arriver à une vue d'ensemble après la conférence de La Haye qui se tiendra au mois d'août. Ils pourront se former une opinion raisonnée. M. Cleminson a consulté des armateurs répondant aux deux types de l'armateur de lignes régulières et du tramp shipowner. L'impression des tramp shipowners est qu'au fond ces mouvements ne les concernent pas puisqu'en pratique les conditions de transport sont stipulées dans la charte-partie et que les connaissements émis sous l'empire de cette charte-partie cadrent à peu près avec les stipulations du Harter Act. M. Cleminson signale l'impossibilité de faire dans une loi une distinction entre les lignes régulières et les tramp steamers, puisque manifestement la loi porterait sur les stipulations des connaissements en général et que l'on émet des connaissements aussi bien sous l'empire d'une charte-partie que pour les transports par lignes régulières. En effet, le connaissement constate la réception de la marchandise remise au transport. La charte-partie constate la location du navire. Mais qu'il y ait charte-partie ou non, il y a toujours un connaissement.

L'impression des armateurs anglais est que certainement une législation d'un pays déterminé ne résoud pas du tout les questions qu'il faudra régler internationalement. M. Cleminson exprime le désir de voir notre Comité représenté à La Haye et que le bureau permanent du Comité Maritime International, après avoir eu connaissance des résolutions qui seront votées à La Haye, examine s'il est nécessaire qu'une commission de notre Comité soit constituée ou s'il juge que la question est assez mûre pour être soumise directement à une conférence diplomatique.

M. Bisschop (Londres). — Je tâcherai de parler en français pour nos amis français, mais si je ne puis continuer j'espère qu'il me sera permis de continuer en anglais. M. Cleminson dit que le code international sur les connaissements n'a pas circulé dans ce Comité. Je crois que M. Cleminson n'a pas compris la situation, ni M. de Rousiers qui a parlé ce matin.

Ce qu'on appelle le code international du connaissement c'est tout simplement un code que nous avons fait pour nous-mêmes, pour le Maritime Law Committee de l'International Law Association. Ce code a été fait par peu de personnes ; et après l'avoir fait nous avons tâché d'obtenir les avis des différents comités, afin que, quand nous serons à La Haye à la fin du mois d'août de cette année, nous puissions arriver à une convention volontaire. Pour y arriver il est nécessaire d'avoir avec nous, les Anglais, non seulement les armateurs, mais aussi tous les autres

intéressés anglais. Il ne servirait à rien de tâcher d'arriver à une convention si nous ne sommes pas sûrs que l'Angleterre et tous les autres intéressés anglais sont avec nous. C'est pourquoi nous avons demandé à la Chambre de Commerce internationale d'examiner la question. La Chambre l'a fait et a nommé une commission, le " Bills of Lading Committee „ qui a fait circuler son rapport dans tous les pays, en Belgique, en France, au Danemark, en Norvége, et en Suède et aussi en Hollande ; il est maintenant en circulation en Angleterre. Nous n'avons pas encore eu l'opinion des armateurs et des autres intérêts. C'est aujourd'hui la première fois que j'ai entendu ce que les armateurs disent. Ce que M. Cleminson vient de dire est aussi nouveau pour moi que pour vous et j'apprends pour la première fois que les armateurs anglais sont d'accord avec ce code. Mais, comme je l'ai déjà dit, je désire que ce code soit distribué parmi vous et je vous demanderai donc M. le Président, maintenant que le Maritime Law Committee est l'association nationale en Angleterre pour le Comité Maritime International, de bien vouloir prendre ce code comme venant de nous et de le soumettre à toutes les associations nationales affiliées au Comité Maritime International. J'espère que le Comité Maritime International sera représenté à La Haye et que vous tous, vous voudrez bien venir à cette réunion pour discuter la question en détail. Je ne crois pas qu'il soit possible de discuter tout d'une façon détaillée en un jour : il nous faudra au moins deux ou trois jours. Dans une assemblée de représentants des divers intérêts qui ont déjà délibéré sur ce code, entre eux, M. de Rousiers a dit ce matin que c'étaient peut-être les banquiers qui donneront l'exemple de la discipline qui est nécessaire pour forcer les armateurs et les chargeurs à observer un pareil code. Vous savez très bien que les banquiers ont un idéal, c'est-à-dire d'avoir un connaissement qui ne contient rien que le nom des armateurs, le nom du vaisseau, et la description de la cargaison, mais pas de clauses qu'ils doivent lire. Leur idéal est un connaissement uniforme, mais M. de Rousiers a aussi reconnu que cela est une impossibilité. Je crois donc qu'il est nécessaire pour nous de tâcher de traiter le point le plus important du connais-

sement et quand nous aurons pu réussir à avoir une convention internationale sur ce point, nous pouvons penser à nous occuper également des autres et arriver ainsi, en cette matière, à un code universellement accepté et assez uniforme pour donner satisfaction aux banquiers.

* * *

I want to say in English what I have tried to say in French. This Code has been drafted by a small drafting Committee of the Maritime Law Committee. It has not been circulated except amongst those persons whose views we wanted before we tried, or before we had the courage, to make it public. We have placed it before the various interests in England, because we are convinced that if English interests are not behind an attempt like this — we have heard it from Mr Cleminson himself — it is impossible for Europe to come internationally to an agreement. England must back it. It is for that reason that we have tried as far as possible to obtain the views of the persons whose interests are concerned, and to obtain also from those interests representations to come to the Hague that we might come to a general agreement there. We have placed it before the International Chamber of Commerce: the International Chamber of Commerce kindly took it up, and they have appointed a Bills of Lading Committee with a very energetic Chairman, who has been all over Europe in order to discuss this matter with the shipowners in various countries. As Mr Cleminson has said that he was sorry that this Code had not been placed before this Committee, I have asked the President to accept it from the Maritime Law Committee, which now acts as the National Committee of the Comité Maritime International and to circulate it in the usual way that such things are done by the Permanent Bureau. I have also asked the Permanent Bureau to be represented at the Hague so that this Committee can help us to come to a general agreement.

Then I said that Mr de Rousiers had expressed this morning that he hoped that the Bankers would be the persons who would secure discipline in a matter of this kind, but I said also

that the Bankers are people who would like to have a uniform bill of lading, with as little on it as possible, so that they had not to read anything, but simply, on the statements of the cargo and of the ship and of the date they can lend their money and they may be sure that their money is safely lent.

M. Le President. — Je remercie tout d'abord M. Bisschop et l'International Law Association pour cette très intéressante communication. Nous ne manquerons pas de faire distribuer ce rapport. Ce sera une contribution à nos travaux.

M. L. Dens (Anvers). — Messieurs, l'opinion des armateurs belges correspond assez bien avec celle des armateurs anglais. Nous ne sommes pas partisans de l'ingérence législative en ce qui concerne les connaissements et les relations entre chargeur et armateur. Nous ne comprenons pas pourquoi nous ne pourrions pas nous soumettre au droit commun, qui régit les conventions entre parties et, somme toute, le connaissement est une convention entre parties. L'expérience des affaires enseigne que tant pour les tramp steamers que pour les lignes régulières, il n'y a pas moyen de supprimer entièrement les clauses d'exonération. Qu'elles soient les mêmes pour tous les pays, par suite d'un code international, nous en serions fortement partisans, puisque cela soulagerait beaucoup la besogne des chargeurs et des banques qui escomptent les connaissements. Je tiens cependant à ajouter que si l'on restreint les clauses d'exonération de façon que les armateurs puissent approuver ce code, cette augmentation de la responsabilité des armateurs devra nécessairement se traduire par une augmentation de fret tandis que les chargeurs peuvent se couvrir moyennant des primes d'assurance qui, elles aussi, montent ou descendent d'après les circonstances. Nous savons que la question a pris depuis la guerre une importance considérable par suite des vols qui se produisent d'une façon régulière tant avant l'embarquement que pendant le transport et après le débarquement, avant la prise de réception. Je crois qu'il y a dans cette assemblée des dispacheurs ; ils pourront nous confirmer que les trois quarts de leur temps sont pris par le règlement des vols plutôt que pour des avaries maritimes.

M. Van Peborg (Anvers). — Il s'agit presque toujours de disparitions de marchandises.

M. L. Dens. — Or il semble prouvé que c'est au moment où les marchandises quittent les usines en vue du transport, donc avant la mise à bord, que cette disparition de marchandises se produit. Nécessairement il faudra que l'on tienne compte de tous ces événements car il est impossible de demander aux grandes lignes de navigation d'examiner chaque colis, séparément au moment du débarquement. Si la responsabilité des armateurs doit être augmentée de ce chef d'une façon considérable, nous serions forcés de refuser toutes les marchandises dont l'emballage ne serait pas en parfait état et de condamner tous les colis dont il est évidemment impossible de faire un contrôle minutieux. En résumé nous sommes donc partisans de solutionner par voie de libre convention. Mais si un code international pouvait être établi nous serions prêts à l'examiner avec un sincère désir d'aboutir.

M. Bisschop vous a dit l'idéal des banquiers. Nous savons que cet idéal se comprend très bien et il correspond assez bien à celui des armateurs. Si nous pouvions supprimer toutes les clauses des connaissements, nous en serions très heureux. M de Grandmaison, qui a assisté à la dernière réunion de la Chambre Internationale des Commerce à Londres, m'a dit qu'il comptait prendre la parole à ce sujet et je crois qu'il partage les idées des armateurs belges. Je crois qu'il est partisan du connaissement-type de base avec des modifications à introduire suivant les circonstances et suivant les pays.

* * *

I will try to put in English in a few words what I have just said in French. The Belgian shipowners are not for interference by legislation, but are for the Common Law which is regulating the right and liabilities between shippers and shipowners. We know very well that every shipper cannot discuss the clauses of the regular Liners' bill of lading. On the other hand he cannot throw all the responsibility on the shipowners; because if you

put more responsibility on the shoulders of the shipowner he will be compelled to ask for higher rates of freight and make business impossible. To-day, of course, we have lots of damages and thefts — missing cargo. Very often the cargo is already missing before leaving the works; more is missing during the transit from the works to the ships; sometimes on board the ships, and very often also after the discharge of the cargo and before possession is taken by the merchant who has to take delivery of the cargo. To-day I think that in Antwerp, or at least many of the Ports, the business of the Average Adjusters is at least for threefourths of their time taken up in settling claims for missing cargoes and thefts. In these conditions it seems to us that it would be easier for the shipper to cover himself by insuring, even by paying the high premiums for the moment, rather than have rates of freight which do not change so much according to circumstances. However, if we can come to an International arrangement by which we have a Code as a basis for a bill of lading which could be agreed by everybody and which could be changed according to the circumstances in different countries, we could agree to it, provided of course that such bill of lading would not put ou the shipowners responsibilities for all that may happen; this would cause such heavy payments for damages arising in circumstances over which the shipowner has no control, that it might become impossible to run the ships any longer at rates which make export possible.

Our colleague, Mr de Grandmaison has told me that he has been at the last Committee in London of the International Chamber of Commerce, and he wanted to say a word to-day about some details.

M. de Grandmaison. — Messieurs, il me semble que la discussion à laquelle nous assistons depuis ce matin justifie à elle seule l'utilité et la nécessité des conférences comme la nôtre. Nous avons entendu un échange d'idées intéressant et je dois avouer que je vérifie un fois de plus le vieux proverbe qu'on apprend à tout âge. J'ai appris beaucoup et c'est avec grand intérêt surtout que j'ai écouté les déclarations de nos amis

anglais et du président de l'Union des Armateurs Belges. Je suis extrêmement satisfait. Pour la question qui nous occupe nous avons entendu un peu de tous les côtés la voix des intérêts : c'est une chose toute naturelle. D'un côté il y a les armateurs, de l'autre côté les assureurs sur faculté et de l'autre côté encore les chargeurs. Il est bien évident qu'ils aperçoivent cette question sous un angle différent. Peut-être que nous, jurisconsultes, qui avons beaucoup moins d'expérience pratique, nous sommes un peu plus désintéressés et nous pouvons voir le problème de plus haut. En me plaçant à ce point de vue, il me paraît que dans la question dont nous sommes saisis, il y a, à l'heure actuelle, quelque chose à faire. Je ne puis en fournir de meilleure preuve que le fait que personne ici ne se déclare satisfait de la situation actuelle. Ni les armateurs, ni les chargeurs, ni les banquiers ne sont satisfaits et tout le monde reconnaît qu'il y a là des difficultés sérieuses en matière de transports maritimes. En ce qui me concerne, je crois que cela tient beaucoup, à l'heure actuelle, à la diversité des lois et des usages et des types de connaissements, qu'à ce qu'on pourrait qualifier de véritables abus. Je dois avouer que dans certaines circonstances, les assureurs sur faculté ont à se plaindre. Les armateurs n'ont pas toujours tort lorsqu'ils demandent l'insertion des clauses d'exonération dans leurs connaissements et puisque je parle d'assureurs-cargaison, je pourrais ajouter que dans ces questions, les grandes associations anglaises, les clubs de protection, sont mis en coupe réglée et exploités dans certains cas. Ces diversités, à l'heure actuelle, causent la vraie difficulté, et me plaçant à mon point de vue spécial de juriste, je constate que devant un Tribunal les situations vont se trouver différentes suivant qu'un navire viendra d'Amérique, du Canada, de l'Australie ou de la Platà ou du Brésil. Dans l'un cas l'armateur sortira indemne du procès, grâce à sa Negligence Clause ; dans le cas contraire il sera impitoyablement condamné. C'est une situation qui est une véritable anomalie. Par quel moyen peut-on arriver à y porter remède ? Je suis comme nos amis belges et comme le président des armateurs belges et j'avoue être un partisan chaleureux de la liberté des conventions. Du

reste, depuis une quarantaine d'années, j'ai défendu cette liberté devant les Tribunaux de mon pays. Mais les armateurs anglais et belges et ce matin encore les armateurs français nous disaient : notre principal souci c'est la liberté, mais nous posons un vœu subsidiaire et nous reconnaissons que nous devons faire certains sacrifices. Les assureurs, les chargeurs et banquiers ne s'expriment pas autrement. On doit donc constater : il y a un véritable mouvement déterminé pour arriver à une disposition qui conduise à l'unification en la matière. Jusqu'à quel point est-elle désirable, pratique et réalisable ? L'honorable représentant de la Hollande disait ce matin n'avoir pas confiance dans les parlements nationaux pour aboutir d'une façon immédiate ni même jamais. Je partage ses soupçons jusqu'à un certain point. Mais s'il sera difficile d'aboutir à une législation complètement uniforme au point de vue international peut-être cependant aboutira-t-on, comme on l'a fait dans d'autres matières, au bout d'un certain nombre d'années, à des résultats appréciables et cette seule perspective doit nous engager à poursuivre nos efforts. Pourtant ne peut-on pas espérer, surtout quand nous entendons que cette grande association l'International Law Association va être réunie prochainement, que si on ne peut s'entendre sur la rédaction d'une convention qui serait admise comme règle universelle en matière de connaissement-type, on pourrait aboutir à ce qui a été fait en matière d'avaries puisque les règles d'York et d'Anvers, sanctionnées par aucune législation, font cependant règle pour les avaries communes? Si nous pouvons faire la même chose en ce qui concerne les clauses d'exonération et rédiger, non pas avec l'assentiment unanime, mais avec celui de la grande majorité, un connaissement-type, je pense bien qu'il passera rapidement dans l'usage pour les transports maritimes. On nous a parlé ce matin de l'outsider qui peut faire une concurrence à ceux qui adopteraient ce connaissement-type, mais on peut arriver à triompher de cette difficulté. S'il s'agit par exemple d'un armateur récalcitrant, il suffira que les principaux chargeurs et les banquiers donnent leur préférence à un connaissement-type pour l'imposer bien vite à tout le monde. Je crois qu'il faut travailler dans le sens qui a été

indiqué par les divers intéressés, c'est-à-dire, d'un rapprochement, d'une transaction. Nous venons d'apprendre, par la bouche de M. Bisschop, qu'il existe à ce sujet un travail important qui se discutera à La Haye dans un mois. Si vous ajoutez que diverses législations sont déjà intervenues en cette matière dans divers pays, il y a là un second élément favorable pour trouver un terrain d'entente. Dans cet ordre d'idées je puis appuyer la la proposition do M. Smeesters de nommer une commission. Il n'est pas question d'indiquer à cette commission comment elle doit solutionner cette matière. Je crois que cette commission devra être instituée avec la mission d'examiner la question sous toutes ses faces et de nous donner pour notre prochaine conférence un rapport. Mais il faut qu'elle ait de notre part une indication nette sur les sentiments qui animent l'assemblée ; il s'agit dans mon esprit de lui dire ce que nous voulons. Ne pensez-vous pas que cette commission doit se trouver en présence d'un directive sur la question de savoir si nous entendons maintenir, dans toute sa rigueur, le grand principe de la liberté des conventions, ou si au contraire nous sommes décidés à entrer dans la voie d'une réglementation sévère en matière de transports maritimes ? On pourrait peut-être y ajouter si nous sommes partisans de la distinction entre les fautes commerciales et les fautes nautiques ; si nous sommes simplement partisans d'une exonération de plein droit et que nous pourrions, tout au moins sur les grands principes, entrer dans la voie de restriction sagement ordonnée en cette matière.

(*Verbal translation by the Chairman*).

Mr de Grandmaison has said that he has been for many years a strong and staunch partisan of freedom of contract; but, however, it has been driven home to him very much that as well on the side of Underwriters and bankers, and also cargo owners, as amongst shipowners, there seems to be a strong current of opinion towards some measure to be taken on this question of the Negligence Clauses. If that be the case, if something must be done, it seems clear, says Mr de Grandmaison, that it must be done on an International basis. He believes that it is possible and that the best way would be as Mr Bisschop has suggested,to draft a uniform bill of lading which would be the general instrument followed in the principal trades. He thinks that it would be highly desirable if this Conference could express an opinion as to the

question of principle whether it is desirable that negligence clauses be left to the free bargain between the parties? Or whether it is desirable that some uniform fixed and imperative rule be adopted, and if possible what the chief limitations should be? Whether a distinction should be made between nautical negligence — negligence in navigating the ship — or negligence in handling the cargo, as was done for instance by the Harter Act? And Mr de Grandmaison supports the idea of a small Committee discussing and further examining this matter.

M. Sohr. — Je voudrais présenter une remarque sur un point qui n'a pas encore été exposé. Tous ceux qui suivent la jurisprudence en matière de connaissement sont parfois étonnés des jugements rendus. En effet il n'y a peut-être pas de sujet plus difficile à comprendre et à suivre que celui de l'interprétation des clauses de connaissement. Je considère que l'incertitude de la jurisprudence, avec toutes ses surprises, constitue au point de vue des armateurs un véritable danger. M. de Grandmaison a parlé de la liberté des conventions et M. Cleminson a dit que les armateurs anglais, en principe, sont partisans de cette liberté. A une condition évidemment : c'est qu'elle soit respectée. Or elle ne peut l'être. Les juges sont impressionnés par les mouvements d'opinions et par les législations interdisant les clauses d'exonération; de plus en plus ils y sont hostiles, mais d'autre part, ils sont tenus de respecter la volonté des parties. Il en résulte des jugements motivés avec subtilité où il est fait flèche de tout bois mais où l'essentiel n'est pas dit : à savoir que le juge considère certaines clauses comme immorales. Il y a là une véritable hypocrisie juridique. Telle clause particulière combinée avec telle autre se trouve-t-elle être contradictoire? Nullité. La clause portant que l'armateur est exonéré de tout ce qui peut être assuré, est trop large et trop vague : inefficacité totale ou partielle, selon les pays et les tribunaux. Parfois on admet que le seul effet de pareille clause est de produire un renversement du fardeau de la preuve. En France les tribunaux ont fait un pas de plus: ils déclarent ces clauses contraires à l'ordre public. Dans ces conditions le moment ne semble pas éloigné où les armateurs eux-mêmes trouveront qu'à leur propre point de vue mieux vaut admettre une responsabilité plus étendue mais certaine et connue d'avance plutôt que d'être livrés aux caprices de la

jurisprudence — ou même à une jurisprudence qui leur deviendrait nettement défavorable. Il n'est peut-être pas sans intérêt de faire un parallèle entre l'orientation de la jurisprudence sur cette question et celle qu'a prise il y a quelques années la jurisprudence en matière d'accidents du travail. Les ouvriers avaient à faire la preuve d'une faute à charge des patrons ou de leurs proposés. C'était la loi. Mais les tribunaux de plus en plus défavorables aux patrons, admettaient les présomptions de faute avec une telle facilité que les patrons ont finalement préféré un système de responsabilité forfaitaire où leur responsabilité — devenue plus lourde en théorie — était en fait cependant moins onéreuse que celle résultant d'une jurisprudence hostile.

*
* *

What I was saying, Gentlemen, is this : that from the point of view of shipowners we are fast approaching a moment when it is to their interest that some measure of legislation be taken. Freedom of contract is to the interest of shipowners if it be respected. As a matter of fact it is not respected, because the Judge has absolute power to appreciate the value of a specific clause, and there is no power on earth which can prevent at a certain moment a Judge declaring a clause to be either vague or unreasonable, or in contradiction with another clause. The consequence is that there is scarcely any branch of jurisprudence where there are more surprises, and disagreeable surprises, for shipowners than that particular branch. So I think that it may at some time become to the interest of shipowners, instead of being afraid of legislation, to prepare themselves for some measure of legislation, in order to stop that movement which at present is clearly directed against them.

M. Sauvage. — Messieurs, j'aurais simplement à dire quelques mots pour répondre à notre distingué collègue de la Délégation belge qui a dit que les armateurs réclament le bénéfice du droit commun et que d'après le droit commun la liberté des conventions fait que les clauses d'exonération sont valables. J'estime que, tout au contraire, la validité des clauses d'exonéra-

tion dans les contrats de transports par mer, est une véritable entorse au droit commun. En effet, le droit commun entraîne la responsabilité du transporteur pour les fautes de ses préposés.

D'après le droit commun tout commerçant lorsqu'il passe un contract est responsable des fautes commises par ses préposés dans l'exécution du contrat et ne peut pas s'exonérer des fautes ainsi commises. C'est en vertu de considérations spéciales, notamment qu'il ne peut surveiller son personnel en mer, que l'armateur a pu s'exonérer de cette responsabilité. Mais c'est un véritable abus que cette limitation de responsabilité ait été accordée aussi pour les fautes commises à terre et pour un contrat terrestre. Aussi le but que nous poursuivons est simple : c'est d'obtenir une législation analogue à celle de l'Harter Act ou de la loi australienne. A moment où l'on cherche à préconiser une nouvelle législation sur la matière, il semble qu'il y ait lieu de rappeler ce principe fondamental : que d'une part ces extensions de la limitation de la responsabilité, non seulement aux fautes commises à bord mais également à celles commises à terre sont absolument contraires au droit commun et que d'autre part nous sommes disposés à laisser aux armateurs une situation qui sera encore favorable par rapport à celle de tous les négociants ou industriels quels qu'ils soient.

(Verbal translation by the Chairman.)

Mr. Sauvage was saying, replying to a remark which has fallen from Mr Dens on behalf of the Belgian shipowners, that according to his (Mr Sauvage's) views the validity of Negligence Clauses in contracts of carriage by sea is entirely opposed to the spirit of the Common Law which provides that the carrier is liable for damage caused by the negligence of his servants — at least the French and the Belgian Common Law. A derogation from that rule of Common Law has been admitted in favour of shipowners. But Mr Sauvage considers that this derogation has been unduly extended when Negligence Clauses have been tolerated not only for negligence committed on board the ship or during the navigation, but also as far as discharging the ship, of the cargo and the custody of the cargo on land is concerned.

M. le Président. — J'ajoute que si en France le droit commun en matière de clauses d'exonération est comme M. Sauvage vient de le définir, il n'en est pas de même en Belgique, où il

est permis en toutes ces matières de stipuler contractuellement qu'on ne répond pas de la faute de ses préposés. On peut aussi stipuler une exonération pour ses propres fautes légères, mais non de ses fautes personnelles lourdes.

Nous avons eu depuis 27 ou 28 ans aux Etats-Unis le Harter Act ; dans la suite, des lois semblables ont été votées dans les grandes colonies anglaises. Nous avons d'autre part des clauses d'exonération qui sont admises dans la plupart des pays. Il vaudrait, me semble-t-il, la peine d'examiner, — et les assureurs pourraient nous assister efficacement dans cette étude, — si le nombre des cas de responsabilité est plus grand sous l'un régime que sous l'autre. Je suggère donc qu'il conviendrait d'élucider cette question, car il est évident que s'il était démontré qu'en pratique, le résultat est le même d'après les deux régimes, cela aurait une importance au point de vue de la solution à donner au problème. A cet égard, je signale qu'au moment où cette question s'est posée tout d'abord, une grande compagnie de navigation avait mis en circulation deux connaissements différents, l'un contenant ces clauses d'exonération, le connaissement blanc, — et l'autre sans clauses d'exonération, le connaissement rose. Il y avait naturellement entre ces deux connaissements des différences sensibles au point de vue du fret et au point de vue des primes d'assurances. Eh bien, les chargeurs préféraient le connaissement blanc parce que le fret était plus bas.

M. Leslie Scott. — Je crois que le temps est arrivé d'essayer de résumer un peu la discussion d'aujourd'hui. Je pense que sur le principe, presque tous les membres de la conférence sont unanimes, c'est-à-dire, que nous aurions désiré voir accepter la liberté absolue du contrat. Mais nous nous trouvons en face de plusieurs difficultés de fait : 1° Il y a la diversité de l'étendue des différentes clauses d'exonération. Quelques clauses sont exorbitantes. Il y a peut-être un mouvement d'opinion contre ces clauses d'exonération ayant un caractère extrême. Je ne veux pas dire que le danger pour les amateurs soit plus grand en Angleterre que dans les autres pays, mais je crois cependant qu'en Angleterre la situation commence à devenir plus grave

qu'autrefois. 2° Il y a des difficultés qui surviennent à raison des différentes législations. La responsabilité de l'armateur varie selon que le navire est déchargé dans un port ou dans un autre. 3° Il y a aussi les difficultés réelles sur lesquelles M. Sohr a attiré l'attention de l'assemblée. Vous vous souvenez de notre ami M. William Pickford qui est maintenant Lord Sterndale et est le président de notre cour d'appel. Il y a quelques jours encore il m'a dit, à propos des litiges au sujet de certains connaissements, qu'il trouve de plus en plus en Angleterre une tentation de la part des juges de ne pas laisser aller l'armateur absolument indemne Le résultat est celui dont M. Sohr nous a parlé tout à l'heure : quand l'armateur a rédigé une clause d'exonération complète, il se croit absolument protégé contre tous les risques ; mais, si les juges y trouvent quelque ambiguïté, le Tribunal prononce contre l'armateur. Cet état de choses n'est pas normal. Nous nous trouvons ici dans une atmosphère fausse et par conséquent s'il était possible, par voie de convention internationale ou d'une législation nationale uniforme dans tous les pays, de faire disparaître ces difficultés spéciales et de maintenir la liberté de contrat, je crois que nous nous engagerions dans une voie saine et sûre.

La discussion a été bien intéressante aujourd'hui. Le projet de de loi que l'International Law Association a bien voulu nous remettre de même que celui de l'Association Française sont tous deux très intéressants. Je crois que nous devons considérer avec beaucoup de soin ces deux projets. Sans doute à la réunion de la Haye on leur accordera toute considération.

Je voudrais, pour ma part que nous acceptions l'invitation que que M. Bisschop nous a faite de la part de l'International Law Association et que le Bureau Permanent examine la question de nommer à sa discrétion quelques membres pour aller à La Haye. Je crois que nous pouvons très bien laisser au bureau le soin de faire cette nomination. Après la conférence de La Haye nous verrons quels sont les résultats obtenus et le Bureau Permanent pourra très bien alors nommer une sous-commission ou prendre toute autre mesure qui serait utile pour arriver au résultat que nous désirons. Je ne sais pas si les délégués français considérer-

ont cette proposition comme suffisante, mais je propose la résulution suivante :

" La conférence a suivi également avec une particulière attention les vues qui ont été exposées au sujet d'une législation sur les clauses d'exonération dans les connaissements. Elle estime que seule une entente internationale peut utilement solutionner la question, et les graves conflits de loi en ces matères.

" Elle charge le Bureau Permanent de suivre les travaux de la prochaine conférence de La Haye et de prendre les mesures nécessaires pour une étude approfondie de la question et pour une intervention éventuelle en vue d'une action internationale. "

J'espère que la conférence pourra adopter ce vœu ou une résolution dans le même sens.

*
* *

Gentlemen, quite shortly, my point was this. It seemed to me that we were all agreed in principle in favour of freedom of contract, but we are bound to recognise facts as they are to-day, and facts as they are to-day involve serious difficulties in the way of complete freedom of contract. There is the very great divergency between different bills of lading, with the growing opposition in certain parts of the world, which I think is rather growing in England, to exception clauses of an extreme character. Secondly, there is the diversity of legislation in different parts of the world, with the result that the degree of responsibility of the shipowner and the rights of recovery of the cargo owner vary according to the port in which a ship may happen to be discharged. And lastly, there is the very real difficulty to which Mr Sohr drew attention, that Judges have an innate aversion to letting a shipowner off altogether. If there has been serious damage to cargo, and the shipowner tenders a bill of lading which apparently lets him off completely, there is a great temptation on the part of the Court to try to find a hole in the bill of lading, and it is a temptation to which it not infrequently succumbs. That being so, there is not really complete freedom of

contract to-day, and, if there is not complete freedom of contract to-day, is it not better to recognize the fact, and to put all the world on the same footing, and on a clear and intelligible footing: in other words to leave freedom of contract to that part of the contract of carriage where it is still possible, and to bring within the scope of Internationally agreed legislation those parts of the bill of lading which to-day are not really for all purposes within the scope of freedom of contract? For that reason then I proposed a resolution by the Conference to the effect: — " That „ the Conference has followed with close attention the views „ expressed on the subject; that it unanimously agrees that the „ only solution of the question and of the difficult conflicts of law „ involved is an International understanding; that it instructs „ the Permanent Bureau to follow the work done by the Con- „ ference which is to take place shorly at The Hague, and to „ take the necessary measures for a thorough investigation of „ the question with a view to subsequent International action „ on diplomatic lines. »

M. De Grandmaison. — Nous acceptons volontiers la motion de M. Leslie Scott.

M. Spee (Anvers). — Messieurs, de la discussion que vous avez entendue aujourd'hui, il semble résulter que la grande majorité des assistants est partisan de la nomination d'une commission et, après les paroles si sensés que M. Scott a ajoutées à cette proposition, je crois que nous serons unanimes pour permettre au Président et au bureau de nommer cette commission dans les conditions indiquées par M. Scott. Cependant je voudrais ajouter deux observations qui me paraissent pouvoir avoir leur utilité. Le premier point est de savoir si le bureau qui nommera la commission aura à dicter un peu le programme de cette commission c'est-à-dire qu'il ne nommera pas les membres de cette commission en leur donnent la bride libre sur le cou. Est-ce que cette commission devra se borner à émettre des vœux et à rédiger un projet de convention qui pourrait être accepté amiablement par tous les pays ou bien cette commission sera-t-

elle chargée de rédiger les articles de loi destinés à passer dans les législations des différents pays qui voudront l'accepter? En d'autres termes, la commission sera-t-elle chargée de faire les articles de loi ou bien un projet de convention? En ce qui me concerne (et je pense que c'est également l'idée de l'assemblée) c'est un projet de convention internationale qu'il convient de faire préparer de cette commission. Un second point est de nature un peu différente. Il semble que tout le monde est d'accord de vouloir restreindre dans une certaine mesure les clauses de non-responsabilité. Mais j'appelle spécialement l'attention de tous les membres de la conférence sur la question du fardeau de la preuve. En effet, si vous vous contentez d'une disposition disant que les armateurs seront ou ne seront pas tenus lorsqu'ils ont pris telle ou telle précaution etc..., il faut se demander après à qui incombera la preuve chaque fois qu'il s'agira d'invoquer la responsabilité de l'armateur. Si vous dites que l'armateur est dans la situation de devoir faire lui-même cette preuve, c'est tout autre chose que si on impose aux chargeurs ou aux destinataires l'obligation de prouver que l'armateur a été en faute. Je voudrais appeler sur ce point l'attention des membres de la commission à nommer, parce que c'est là une question essentielle. La besogne ne serait faite qu'à moitié, si on négligeait ce point. Je ne veux pas émettre une opinion personnelle. Je dirai que je me rallierais bien volontiers au principe qui est celui admis dans le code français, comme dans le code belge, c'est-à-dire que l'armateur est obligé de restitner la marchandise en bon état, à moins qu'il ne prouve qu'il n'est pas en mesure de le faire par suite de l'une ou de l'autre circonstance déterminée.

(*Verbal translation by the Chairman*).

Mr Spee has said that there was one question which should be made clear: Was the object of the studies of the Sub-Committee to be to draft an International agreement in the form of a Statutory Act, or was it to be to prepare a draft of a uniform bill of lading? He was strongly of opinion that success could only be achieved by an International agreement. He further made it clear that it was a matter of very great importance for the solution of the problem that the question of the *onus probandi* should be solved, and it should be made very clear on whom it would lie to prove the negligence, as this question of law was very much involved in the question of the construction and the working of the Negligence Clauses.

M. le PRESIDENT. — Messieurs, nous sommes arrivés, je pense, à la fin de nos débats en ce qui concerne cette question et je crois que nous pouvons également clôturer notre discussion en ce qui concerne le code de l'affrètement. Je pense que sur ce point également il convient que les deux avant-projets de traité qui nous ont été soumis, soient régulièrement envoyés aux différentes associations nationales. En les leur envoyant, nous demanderons d'une façon particulière d'examiner les différentes questions importantes qui ont été signalées. Convient-il de faire une interdiction complète ou faut-il se limiter aux questions spécialement controversées et causes de conflits de loi entre les législations nationales? La conférence prendrait acte des discussions qui ont été engagées devant elle et chargerait le bureau permanent de recueillir l'avis motivé des associations et des groupements nationaux et voterait la résolution que M. Scott vient de proposer en ce qui concerne les clauses d'exonération. Le bureau permanent serait chargé de suivre les travaux de l'International Law Association. Par un juste échange de bons procédés et après en avoir pris connaissance ainsi que des travaux très importants qu'on annonce en Angleterre, il avisera aux mesures qui seront les meilleures. Nous ne prenons pas position. Nous ne décidons pas aujourd'hui qu'il y aurait lieu de recourir à un système de connaissement uniforme. L'International Law Association a, pour les règles d'York et d'Anvers, remporté un beau succès, par cette méthode de travail, et il est probable que c'est à cela qu'elle consacrera ses efforts à la conférence de La Haye. Mais éventuellement il pourrait y avoir lieu à législation internationale. Nous examinerons donc la question sous toutes ses faces.

*
* *

I was just saying I consider that we can refer the matter of the draft Treaty on the Law of Affreightment to the consideration of the National Associations. This draft Treaty has not been before these National Associations. It will be sent to them at once, together with the draft prepared by the British Maritime Law Committee, and we will then ask each National Association

to consider these drafts and to report in due time. Especially we will ask them to reconsider the question whether the true method of arriving at practical results is to try to draft a general Code on this difficult and complicated matter, or whether it would not be as efficient, and perhaps easier, to restrict our effort to such questions of importance as have given rise to the greatest conflicts between the laws of nations. Mr Scott has clearly stated that that would be the procedure as far as the negligence clause is concerned. I think I have not to repeat that the Committee and the Permanent Bureau will gladly undertake to meet the wishes of the meeting

M. le Président. — Messieurs, vous avez entendu la proposition. Puis-je la considérer comme adoptée à l'unanimité? (Adhésion.)

La proposition est adoptée.

M. le Président. — Nous sommes ainsi arrivés à la fin de nos travaux. Je vous demande la permission de les résumer très brièvement. Je considère que nous pouvons être très satisfaits des résultats de cette conférence. Tout d'abord elle aura constaté que nous sommes unanimes à considérer qu'il est utile de reprendre la suite des travaux du Comité Maritime International et de poursuivre l'œuvre de l'unification du droit de la mer. La conférence a ensuite fait preuve d'un grand esprit pratique et d'une brièveté digne d'admiration dans les discours, dans les débats, et dans les conclusions auxquelles on est arrivé. Elle a considéré le passé, le présent et l'avenir. Pour le passé, elle a constaté le succès croissant des codes de l'abordage et de l'assistance maritime qui sont déjà devenus lois internationales dans la plupart des pays monde. Pour le présent, elle a recommandé la convocation à bref délai d'une nouvelle session de la conférence diplomatique maritime et j'ai lieu de croire que le gouvernement belge ne manquera pas de répondre à la demande que votre conférence lui a adressée de ce chef. Dans le même ordre d'idées vous avez examiné l'avant-projet de traité sur la responsabilité des propriétaires de navire. Vous êtes arrivés à la conclusion que, malgré les bouleversements que la guerre a apportés dans le monde

économique, cet avant-projet continue à répondre aux besoins de la pratique. Vous avez unanimement signalé que la crise universelle des changes mérite d'être considérée et que quand il s'agira de déterminer le cours et l'équivalence des sommes de £ 7 et de £ 8 dont question dans l'avant-projet de traité, il conviendra d'adopter une base stable, or ou autre, afin que le droit nouveau soit véritablement dans la réalité uniforme pour tous les pays. Vous avez, sous la présidence de mon distingué confrère et ami, M. Leslie Scott, approuvé de même le code sur les privilèges et hypothèques maritimes. Au point de vue des travaux futurs de la Conférence Maritime Internationale, vous lui avez rendu cet hommage, qu'ayant bien travaillé dans le passé, il est juste que les Gouvernements lui laissent aussi, dans l'avenir, l'examen des questions de droit maritime, que les rapports entre les peuples peuvent recommander à une solution internationale ; que notamment tout ce qui est relatif aux transports des passagers et des émigrants par mer relève de la conférence diplomatique et non d'une autre institution, quelle que soit d'ailleurs, dans son domaine propre, l'utilité de cette dernière. Enfin vous avez abordé avec beaucoup de méthode ce grave problème de conflits de loi en matière d'affrètement et de connaissements. Il est inutile que je résume les conclusions auxquelles vous êtes arrivés : elles sont pratiques et précises. Sans doute, pour les esprits impatients, nous n'aurons pas aujourd'hui résolu ces conflits et nous n'aurons pas davantage transformé en ces matières les lois maritimes du monde, mais je crois que nous faisons bien en n'ayant pas cette prétention, car très souvent lorsque des conférences comme la nôtre ont des programmes aussi vastes et prennent des résolutions aussi autoritaires, le lendemain vient et il ne nous reste autre chose que le souvenir de quelques jours agréablement passés entre gens qui étaient faits pour s'estimer. De votre travail il résultera mieux ; d'une œuvre qui est nécessairement de longue haleine, qui exige un effort constant, il faut se souvenir d'un précepte précieux " Festina Lente „ — marchons lentement — : c'est le meilleur moyen d'aboutir.

En terminant j'exprime ma sincère gratitude à tous les membres de cette conférence et en particulier aux délégués des associations étrangères qui ont bien voulu, à un moment où le travail bat encore son plein, se déplacer et venir pendant quelques jours travailler à cette grande œuvre d'entente, de paix et de progrès entres les nations. *(Applaudissements.)*

M. le Président. — Il y a une question à résoudre par l'assemblée plénière: c'est celle du lieu de notre prochaine réunion.

M. Leslie Scott. — Messieurs, il y a bien longtemps déjà que la conférence de notre Comité Maritime International n'a plus eu lieu en Angleterre. J'espère donc que la conférence voudra bien tenir en Angleterre sa prochaine réunion. Si cela était possible, je suis convaincu que mes compatriotes recevraient la conférence dans un esprit de cordiale hospitalité. Je ne sais pas si M. Cleminson pourrait ajouter un mot au nom des armateurs anglais.

M. Cleminson — On the question of whether the next Conference should be in London, Sir, it can be readily understood that I can give a willing assent to that proposal, and I can perhaps go further and say that it will be, I am sure, a very great plaesure to the people of Great Britain to attempt to return, to some extent, the hospitality which we have enjoyed at the hands of your Committee and of your country — from the King and Mr Le Jeune and Mr Aerts, and the Compagnie Belge Maritime du Congo. Whether London is convenient for the members of this Conference who come from other countries is a matter which I must leave to them.

M. Louis Franck, *(président)*. — M. Leslie Scott, soutenu par M. Cleminson, viennent de nous inviter à tenir notre prochaine réunion à Londres. Ils l'ont fait avec la modestie qui les caractérise, mais je suis sûr que vous accepterez leur invitation avec tout l'enthousiasme qu'elle mérite.

(Applaudissements.)

M. le Président. — Au nom de nous tous, je remercie ces Messieurs de leur aimable invitation.

M. Jitta. — Monsieur le Président, Messieurs, je désire exprimer, au nom des membres étrangers et des délégués étrangers, tout d'abord notre satisfaction de voir le Comité Maritime International reprendre ses travaux avec une énergie indomptable. Je tiens ensuite à exprimer notre sincère reconnaissance de l'accueil bienveillant que nous avons reçu de la part de la noblesse intelligente d'Anvers. On nous a appelé, Messieurs, les ouvriers de la première heure qui ont semé la bonne semence, mais qui n'ont pas vu la récolte. Je voudrais constater que s'il est vrai que d'autres sont tombés dans la carrière avant d'atteindre le but, nous avons l'honneur et le plaisir de sentir présent au milieu de nous d'abord l'esprit de M. Charles Le Jeune ; ensuite de voir un président comme M. le Ministre Louis Franck et tant d'autres membres encore, de sorte que nous autres, qui sommes les jeunes dans cette assemblée, nous avons l'honneur et le privilège de travailler avec les vétérans de l'œuvre. C'est à vous surtout, M. le président, qui au milieu d'une mer pleine de dangers êtes resté sur la passerelle pour nous commander et nous mener à bon port, c'est à vous tout spécialement que j'adresse mes remercîments. Je termine en exprimant l'espoir que l'avenir du Comité Maritime International soit digne de son glorieux passé.

M. de Grandmaison. — Messieurs, au nom de la délégation française qui s'est fait un plaisir de venir nombreuse pour prendre une part active à cette réunion, je tiens à me joindre aux délégués de la Hollande dans les remercîments qu'ils viennent de vous adresser et de dire particulièrement à notre distingué président combien nous lui sommes reconnaisants d'avoir sacrifié pour nous tant de son temps précieux et d'avoir bien voulu présider lui-même nos travaux. Je demande de comprendre dans ces remercîments, les vice-présidents, les distingués secrétaires généraux et les secrétaires de la Conférence qui se sont dévoués à nous avec une parfaite bonne grâce. Nous emporterons de

cette réunion, outre le grand profit des travaux auxquels nous avons assisté, un inaltérable souvenir de la bonne grâce accueillante de nos amis de Belgique.

Mr Einar Rud. Lange (Gothenburg). — Mr President, for my part I have not had the pleasure of taking a large part in the discussion; but I am proud to be a member of this Comité Maritime International. I am proud of the work that it has done in the past, and I hope that it will go on in the same way in the future. As an Underwriter in Sweden, I understand and know quite well what prominent work it has done, and especially what it is going to do now. I for my part, and for Sweden, give thanks for the reception that we have met with in Antwerp which has been most cordial and hospitable.

M. Canali. — Au nom des membres italiens, je vous présente aussi nos meilleurs remercîments pour le bon accueil que nous avons reçu ici. Nous sommes particulièrement heureux d'avoir été invités à ce congrès qui aura des résultats heureux pour le développement des affaires commerciales. Ce sont des réunions très utiles qui doivent être suivies pour obtenir les résultats que nous avons en vue. Nous avons été aussi bien honorés d'avoir pu présenter nos hommages à Sa Majesté le Roi des Belges. Nous avons trouvé en lui un homme d'une grâce exquise et nous souhaitons de pouvoir toujours voir se resserrer davantage les rapports entre la Belgique et l'Italie. Je dois des remercîments à M. le Président et aux membres belges pour l'accueil qu'il nous ont fait et je les prie de ne pas oublier que les Italiens seront toujours avec vous pour développer nos relations commerciales.

M. Koch. — Au nom de l'Association Danoise de droit maritime, j'ai l'honneur de me joindre aux remercîments sincères que les membres et délégués ont présenté à nos hôtes belges pour leur amabilité touchante et leur hospitalité splendide. Nous autres, gens du Nord, nous sommes bien contents d'avoir pu assister à cette conférence, la première après l'interruption de nos travaux

par la guerre, et la manière heureuse dont elle a réussi nous paraît d'un excellent augure pour l'avenir.

M. le Président. — Messieurs, de mon côté je me permettrai de remercier en votre nom M. le Gouverneur et le Gouvernement Provincial de l'aimable hospitalité qu'ils ont bien voulu nous accorder dans ce local.

Je remercie également la Presse qui avec beaucoup d'assiduité a suivi nos travaux.

Je remercie enfin ceux de nos membres qui ont bien voulu faire un accueil aux membres de la conférence et je ne manquerai pas d'exprimer à Sa Majesté toute la gratitude de l'assemblée pour l'aimable réception d'hier.

Le déclare clôturés les travaux de la 12e conférence du Comité Maritime International. Je pense qu'il rentre dans vos intentions que notre session suivante ait lieu l'année prochaine à Londres. Je remercie nos amis anglais de leur invitation.

Le séance est levée. — The proceedings then terminated.

Séance administrative.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES MEMBRES PERMANENTS DU COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL.

Après la séance de clôture de la Conférence, les membres permanents du Comité Maritime International se sont réunis en assemblée générale, sous la présidence de M. Louis Franck.

Conformément au vote émis par la Conférence, le Bureau du Comité Maritime International est composé pour une période de trois ans comme suit :

Président d'honneur : M. Charles Le Jeune.

Président : M. Louis Franck.

Vice-Présidents : M. Albert Le Jeune et M. Leslie Scott.

Secrétaires généraux : M. Léon Hennebicq, M. George P. Langton et M. Frédéric Sohr.

L'assemblée confirme la nomination de Sir Henry Duke comme membre permanent.

Elle nomme encore comme membres permanents :

Pour l'Angleterre : M. Langton et M. Raeburn, K. C.

Pour la Belgique : M. Frédéric Sohr.

Pour la France : M. Henri de Grandmaison et M. Philippar.

Pour l'Italie : M. Canali.

Par suite du décès de M. F. C. Autran, la France n'est plus représentée au Bureau Permanent. L'assemblée nomme M. René Verneaux, en remplacement.

Il y a lieu aussi de remplacer M. Platou, M. Engelhardt Eger et M. Hagerup, le premier comme membre du Bureau Permanent, les deux autres comme membres Permanents.

A la demande de M. Koch, l'assemblée donne pouvoir au Bureau de pourvoir à leur remplacement après avoir reçu les propositions des associations nationales Scandinaves.

Il est décidé en principe que la prochaine Conférence se tiendra en 1922 à Londres.

INDEX

PAGES

AFFRÈTEMENT (Code de l')
Projet de la Commission de Londres (1914) . . 44
Discussion 303
ASANO (M.), Tokio,
Élu vice-président de la Conférence 219
ASSOCIATIONS NATIONALES XXVI
ASSURANCE OBLIGATOIRE,
Rapport de Sir Norman Hill 124
Discussion 271
AVANT-PROJETS,
de la Commision de Londres 44
du Maritime Law Committee 78
de la Commission française 113
BAUSS (Charles),
Discours sur la Limitation de la Responsabilité . 241
BERLINGIERI (Prof. Dr Francesco), Gênes.
Élu vice-président de la Conférence 219
Rapport sur les Clauses d'Irresponsabilité dans les Connaissements 117
Discours sur l'Abordage et l'Assistance . . . 227
Proposition sur l'Abordage et l'Assistance . . . 230
Proposition sur la Responsabilité des Propriétaires de Navires. 237, 263
Discours sur la Responsabilité 261
Discours sur l'Assurance obligatoire 279
Discours sur les Privilèges et Hypothèques . . 297
BISSCHOP (Dr W. R.), Londres,
En réponse au discours d'ouverture 211
Discours sur la Responsabilité 247
Discours sur l'Assurance obligatoire 277
Discours sur les Privilèges et Hypothèques . . 291
Discours sur l'Affrètement 334

PAGES

BLANCAS (Son Excellence le Ministre), Argentine,
Élu vice-président de la Conférence 219
BUREAU PERMANENT (Election du) 219, 358
Composition du XVI
BUREAU de la Conférence (Election du) 219
CANALI (Comm. Edoardo), Gênes,
Élu membre permanent du Comité Maritime International 358
Propose vote de remercîments 356
COMMISSION de Londres (Avril 1914). Travaux de la 30
Avant-projet de traité sur le Fret 44
CONNAISSEMENT DIRECT 56
CLEMINSON (H. M.), Londres,
En réponse au discours d'ouverture 209
Discours sur la Responsabilité 250, 264
Discours sur les Privilèges et Hypothèques 286, 293
Discours sur l'Affrètement 330
de GRANDMAISON (Henri),
Élu membre permanent du Comité Maritime International 358
Élu vice-président de la Conférence 219
En réponse du discours d'ouverture 213
Discours sur la Limitation de Responsabilité . . 239
253, 264
Discours sur les Privilèges et Hypothèques . . 295
Discours sur l'Affrètement 339
Propose vote de remercîments 355
DENS (Léon), Anvers,
Discours sur l'Affrètement 337
de ROUSIERS, (Paul),
Discours sur la Responsabilité 265
Discours sur les Privilèges et Hypothèques . . 298
Discours sur l'Affrètement 310
DUKE (Sir Henry), Londres,
Élu membre permanent du Comité Maritime International 358
Lettre d'excuses de 212

PAGES

FRANCK (Louis), Anvers,
Élu Président de la Conférence. 218
Élu Président du Comité Maritime International . 358
Discours d'ouverture 199
Discours de clôture. 352
HENNEBICQ (Léon), Bruxelles,
Élu Secrétaire général de la Conférence 219
Rapport sur l'Affrètement 304
HILL (Sir Norman Hill),
Rapport sur la Responsabilité des Propriétaires de Navires en cas de perte de vies humaines. . 124
HILL (Maurice), Londres,
Rapport sur les avant-projets sur la Limitation de la Responsabilité, les Hypothèques et les Privilèges maritimes 139
HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES MARITIMES,
Avant-projet de traité adopté par la Sous-Commission de la Conférence Diplomatique 25
JITTA (Prof. J. J.), Amsterdam,
Propose vote de remercîments 355
KOCH (M. J. H.), Copenhague,
Élu vice-président de la Conférence 219
Réponse au discours d'ouverture 217
Discours de remercîments 356
LANGE (Einar Rud.), Gothembourg,
Discours sur l'Affrètement 324
Propose vote de remercîments 356
LANGLOIS (Jacques), Anvers,
Discours sur l'Affrètement 324
LANGTON (George P.), Londres,
Élu secrétaire-général du Comité Maritime International 358
LEJEUNE (Charles), Anvers,
Élu président-honoraire de la Conférence . . . 219
LEJEUNE (Albert), Anvers,
Élu vice-président de la Conférence 219

PAGES

Élu vice-président du Comité Maritime International 358
Discours sur la Responsabilité 248
LIEBE (Otto), Copenhague,
Discours sur l'Affrètement 316
LISTE DE PRÉSENCE à la Conférence XXXI
LIMITATION de la Responsabilité des Propriétaires de Navires 5
Texte adopté par la Sous-Commission de la Conférence Diplomatique de Bruxelles (avril 1913) . 18
LODER (B. C. J.), La Haye,
Réponse au discours d'ouverture 215
Élu vice-président de la Conférence 219
Discours sur l'Affrètement 307
LÖFGREN (Eliel), Gothembourg,
Élu vice-président de la Conférence 219
MEMBRES du Comité Maritime International XVIII
ORDRE DU JOUR de la Conférence XXXV
PHILIPPART, Paris,
Élu membre permanent du Comité Maritime International 358
PRÉFACE V
PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES,
Projet de traité rédigé par la Sous-Commission de la Conférence Diplomatique 25
Discussion 281
PROCHAINE CONFÉRENCE 354
RAEBURN (K. C.), Londres,
Élu membre permanent du Comité Maritime International 358
RAPPORTS PRÉLIMINAIRES
Grande Bretagne : sur les Connaissements . . . 59
sur la Responsabilité des Propriétaires de Navires en cas de pertes de vies humaines. 124
sur la Limitation de la Responsa-

PAGES

bilité et les Hypothèques et les Privilèges maritimes 139
France : sur les Clauses d'Exonération et la Limitation de la Responsabilité 85
Italie : sur les Clauses d'Exonération dans les Connaissements . . . 117
RÉSOLUTIONS de la Conférence d'Anvers XI
RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES de Navires — Discussion sur 231
RIPERT (Georges), Paris,
Discours sur la Responsabilité 249, 260
Discours sur l'Assurance Obligatoire 271
Discours sur l'Affrètement 325
SAUVAGE (Francis), Paris,
Discours sur l'Affrètement 344
SCOTT (Leslie), K. C., M. P., Londres,
Élu vice-président de la Conférence 219
Élu vice-président du Comité Maritime International. 358
Motion sur la Limitation de la Responsabilité 245, 268, 269
Discours sur la Limitation de la Responsabilité 252, 267
Discours sur l'Assurance Obligatoire 274
Discours sur les Privilèges et Hypothèques. . . 287
Discours sur l'Affrètement 346
Motion sur l'Affrètement 348
SÉANCES DE LA CONFÉRENCE,
Jeudi, 28 juillet, matin 199
Jeudi, 28 juillet, après-midi 222
Vendredi, 29 juillet. 256
Samedi, 30 juillet, matin 302
Samedi, 30 juillet, après-midi 330
SÉANCE Administrative 358
SEFERIADIS (St. P.),
Élu vice-président de la Conférence , ... 219
Discours sur la Limitation de la Responsabilité . 243
Discours sur les Privilèges et Hypothèques . . 301

PAGES

SMEESTERS (Constant), Anvers,
Rapport sur les Privilèges et Hypothèques . . 282
Discours sur les Privilèges et Hypothèques . . 289
Discours sur l'Affrètement 319
SOHR (Frédéric), Anvers,
Note sur les Travaux du Comité Maritime International 1
Tableaux Synoptiques sur le Fret 57
Élu secrétaire général de la Conférence 219
Élu secrétaire général du Comité Maritime International 358
Rapport sur les Codes de l'Arbordage et de l'Assistance 222
Rapport sur la Responsabilité des Propriétaires de Navire 232
Discours sur la Limitation de la Responsabilité 240, 267
Discours sur l'Assurance Obligatoire 273
Discours sur l'Affrètement 327, 343
SPEE (Germain), Anvers,
Discours sur la Limitation de la Responsabilité . 239
Discours sur l'Affrètement 349
STATUTS du Comité Maritime International XIV
TOUTAIN (Laurent), Le Havre,
Discours sur l'Assurance Obligatoire 273
TABLEAUX SYNOPTIQUES sur le Fret 57
TRAVAUX du Comité Maritime International (Note sur les) 1
vande WERVE et de SCHILDE (baron),
Discours de bienvenue 256
VERNEAUX (René), Paris,
Élu membre du Bureau Permanent pour la France 358
Discours sur la Responsabilité 254
WALTON (Fernand), Anvers,
Discours sur l'Affrètement 322