COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

CONFÉRENCE DE BRÊME

1909

Comité Maritime International

BULLETIN N° 24

CONFÉRENCE DE BRÊME

SEPTEMBRE 1909

Président : Mr. le Président Dr. FRIEDRICH SIEVEKING

I. — CONFLIT DE LOIS EN MATIÈRE DE FRET.
II. — COMPENSATION POUR LÉSIONS CORPORELLES.
III. — PUBLICITÉ DES HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES MARITIMES.

ANVERS
IMPRIMERIE J.-E. BUSCHMANN, REMPART DE LA PORTE DU RHIN
1911

Pour les renseignements et communications s'adresser

rue des Escrimeurs 30, Anvers.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

BULLETIN N° 24

CONFÉRENCE DE BRÊME

SEPTEMBRE 1909

SOMMAIRE :

	PAGE
Préface	V
Statuts	XV
Bureau permanent du Comité	XVII
Membres du Comité Maritime International	XIX
Associations Nationales	XXV
Liste de présence à la Conférence	XXX
Ordre du jour de la Conférence	XXXVI
Commission de Paris	I
Rapports préliminaires	17
Tableaux Synoptiques	175
Compte-rendu de la Conférence	177
Séance administrative	405

(*Voir l'Index*, page 407).

PRÉFACE

Deux matières ont fait l'objet des discussions de la Conférence de Brême : les conflits de Lois en matière de Fret, et les indemnités dues en cas d'accidents de personnes. Ce furent là des thèmes en grande partie nouveaux proposés à l'examen des délégués nombreux venus pour participer à ces nouvelles assises du Comité Maritime International. Les débats n'ont pu épuiser le sujet. Des directions ont été données, des appréciations souvent intéressantes ont été émises, qui rendront d'autant plus productives les délibérations futures.

* * *

Quant aux conflits de Lois en matière de Fret la discussion a porté essentiellement sur la question du Fret de distance. Les travaux eurent comme base un avant-projet rédigé par le Commission de Paris de février 1909 (1). L'idée maîtresse en était la suppression du fret de distance. C'est le système anglais, américain et belge, alors qu'au contraire la plupart des législations continentales admettent le fret de distance, mais en s'appuyant pour son calcul sur des éléments parfois divergents et inconciliables entre eux. Mais la Commission de Paris avait admis des exceptions au principe ; le fret serait dû : 1° pour les marchandises qui ont péri en cours de route par leur nature ou vice propre ; 2° pour les marchandises

(1) Bulletin n° 20.

qui sont vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie provenant soit de leur nature ou vice propre, soit d'une fortune de mer; 3° pour les marchandises employées ou vendues au cours du voyage, en raison des besoins urgents du navire, mais à charge de tenir compte de la valeur qu'elles auraient eue au port de destination.

A la Conférence, le principe de la suppression du fret de distance fut voté en première lecture.

Les exceptions donnèrent lieu à quantité d'observations tirées de la réalité des faits. De nombreux amendements furent proposés.

La Conférence a jugé sage de renvoyer l'examen de ces amendements à une Commission, qui, d'autre part, complèterait le travail de la Commission de Paris en traitant dans son ensemble et systématiquement la législation du Fret ou du Transport Maritime. Cette Commission s'est réunie à Londres en février 1911.

La discussion a révélé que toute cette matière présente un grand intérêt pratique.

En effet bien qu'on se trouve dans le domaine des contrats, il n'est guère possible aux parties de rédiger, à l'occasion de chaque transaction, un code complet prévoyant tous les cas qui peuvent se présenter. Les conflits de lois ne peuvent être évités. Qu'on songe notamment aux difficultés qui surgissent en cas de vente ou de déchargement de la marchandise dans un port de relâche, qui devient alors le lieu non prévu où le contrat de transport maritime prend fin. Une législation internationale peut seule remédier à pareilles difficultés.

* * *

Le second objet des délibérations à Brême fut la question des indemnités dues en cas d'accidents de personnes.

Quatre ordres d'idées quant aux régimes de responsabilité étaient à examiner : 1) les droits des passagers vis-à-vis du navire transporteur ; 2) ceux des tiers vis-à-vis du navire non transporteur ; 3) ceux de l'équipage ; 4) ceux des ouvriers et préposés employés au service du navire dans les ports.

Pour chacune de ces catégories d'intéressés il fallait examiner les conditions de la responsabilité, — notamment le régime de la preuve, — les personnes qui ont le droit d'agir, l'étendue des dommages-intérêts, les prescriptions.

La Conférence a écouté avec un vif intérêt l'exposé contradictoire fait par les divers délégués de l'état de droit régissant ces points dans chaque pays représenté.

L'impression générale semble avoir été — sans qu'il ait été procédé à aucun vote — qu'il y avait lieu de voir une entente internationale s'établir en ce qui concerne les recours des passagers et des tiers.

Mais des doutes sérieux ont été exprimés au sujet de la possibilité ou de l'opportunité d'une entente de ce genre en tant qu'il s'agit de la législation sociale qui, dans un grand nombre de pays règle les recours que les marins peuvent exercer contre le propriétaire du navire à bord duquel ils servent.

Comme la question se présentait pour la première fois devant la Conférence, il a paru sage conformément à une pratique constante, de ne pas essayer d'arriver dès la première réunion à des décisions qui n'auraient pu être que des solutions provisoires dues à des votes de majorité.

Le sujet est vaste et intéressant. Il mérite notre attention immédiate, d'autant plus que plusieurs Gouvernements, représentés à la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1909 et de 1910, ont exprimé le désir devoir solutionner cette source de divergences internationales, tout

au moins quant à la limitation de la responsabilité applicable en matière de lésions corporelles ou de pertes de vies humaines.

* * *

Au lendemain de la Conférence de Brême, le 28 septembre 1909, la Conférence Diplomatique s'est réunie de nouveau à Bruxelles et y a siégé jusqu'au 8 octobre. Vingt-quatre Gouvernements étaient représentés par leurs plénipotentiaires et délégués officiels. On se souvient que le nombre des pays n'était que de treize lors de la première session réunie au mois de février 1905.

Les traités sur l'abordage et sur l'assistance ont subi certaines modifications de détail, la rédaction a été précisée sur certains points, des interprétations qui pouvaient paraître douteuses ont reçu des solutions claires. Mais il n'a été apporté au fond que deux changements qui, d'ailleurs, sont d'évidentes améliorations.

Au point de vue de la solidarité en cas de faute commune, il n'avait pas paru possible de régler, lors de la première session de la conférence, les questions relatives aux recours pour mort d'hommes ou lésions corporelles en cas de faute commune, et ce point avait été laissé aux lois nationales.

Dans la session de 1909, la conférence s'est trouvée unanimement d'accord pour régler la question. Dans un intérêt d'humanité, elle a accordé aux victimes et à leurs héritiers un recours solidaire contre les deux parties en faute en laissant au surplus aux lois nationales le soin de régler l'effet que les clauses d'exonération doivent avoir sur les recours à exercer contre les co-auteurs de la collision.

En matière d'assistance, les sauveteurs de vies humaines se sont vu reconnaître un droit à rémunération en ce sens

qu'ils participeront à l'indemnité allouée du chef du sauvetage du corps et de la cargaison. Individuellement, les personnes sauvées ne devront point intervenir dans cette rémunération. Ce système équitable, conforme à la législation de plusieurs pays, a été adopté à l'unanimité.

Les deux traités, ainsi modifiés, ont à leur tour réuni l'assentiment général.

* * *

Le 8 octobre 1909, la Conférence Diplomatique de Bruxelles s'ajourna, d'abord jusqu'au mois d'avril suivant, puis jusqu'en septembre 1910, afin de permettre aux délégués d'obtenir de leurs gouvernements des instructions complémentaires.

Réunie le 12 septembre 1910, la Conférence Diplomatique siègea jusqu'au 27 et cette fois avec un plein succès en ce qui concerne les traités sur l'abordage et l'assistance.

Le 23 septembre deux conventions furent signées par les plénipotentiaires des vingt-cinq États adhérents, l'une relative à l'abordage, l'autre à l'assistance. La ratification des traités par les diverses législatures doit avoir lieu dans l'année.

C'est là un premier et définitif succès dont le Comité Maritime International peut s'enorgueillir. Le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville d'Anvers offrit à la Conférence un banquet magnifique dans les salles de l'Hôtel-de-Ville, le 23 septembre 1910, date de la signature des conventions, en commémoration de l'évènement qui fut relaté au Livre d'Or de la Ville. Le lendemain Sa Majesté le Roi Albert reçut les plénipotentiaires et délégués en son Palais de Bruxelles.

* * *

Ces conventions, lorsqu'elles auront été adoptées par les législatures des différents pays signataires et qu'elles seront mises en vigueur, constitueront une législation uniforme, mondiale, applicable à tous les bateaux autres que les navires de guerre et les navires d'État exclusivement affectés à un service public.

Voici, en résumé, l'économie de la nouvelle législation :

I. — *Convention sur l'abordage.* — Peu importe l'endroit où l'abordage se sera produit, que ce soit en pleine mer, dans les eaux territoriales, dans un port, un fleuve ou un canal, du moment que les navires en cause ou tout au moins l'un d'eux sera un navire de mer, la responsabilité civile des dommages subis, quelle qu'en soit la nature, sera régie par les principes ci-après :

1° Si l'abordage n'est pas démontré être dû à une faute — et il n'y a aucune présomption légale de faute, alors même que le navire abordé était au mouillage au moment de l'abordage —, chaque personne lésée par l'abordage supporte les conséquences de son propre dommage ;

2° Si l'abordage est démontré dû à une ou des fautes commises à bord de l'un des bateaux, alors même que l'auteur de la faute ou des fautes est un pilote imposé ou obligatoire, la réparation de tout l'ensemble des dommages subis incombe au bateau en faute ;

3° S'il y a eu faute commune, une ou des fautes commises à bord de deux ou plusieurs des bateaux en cause, le partage de la responsabilité se fait, entre les navires en faute, pour tout l'ensemble des dommages subis, proportionnellement à la gravité des fautes respectivement commises.

Dans ce dernier cas, il n'y a, à charge de ces bâtiments, de solidarité vis-à-vis des tiers que pour les seuls dommages causés par mort ou blessures, sauf le droit de celui

qui, par application de cette solidarité, a dû payer au tiers une part supérieure à celle correspondante à sa part de faute, de prendre son recours pour l'excédent de cette part contre l'autre bâtiment.

La convention relative à l'abordage impose, en outre, à chacun des capitaines des navires entrés en collision, l'obligation non seulement de prêter, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, assistance à l'autre ou aux autres bâtiments, mais encore de faire connaître à ceux-ci l'identité de son propre bâtiment.

II. — *Convention sur l'assistance et le sauvetage.* — Peu importe, ici encore, l'endroit où se sont produits les faits d'assistance et de sauvetage, peu importe la nature de la chose sauvée, du moment que les bâtiments en cause, ou tout au moins l'un d'eux, est un navire de mer, la question d'indemnité ou de rémunération est régie, entre autres, par les règles suivantes :

1° Une rémunération n'est due que si le secours prêté a abouti à un résultat utile ; elle doit être équitable et ne peut, en aucun cas, dépasser la valeur de la chose sauvée ;

2° Celui qui a pris part au sauvetage malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru, n'a droit à aucune rémunération ;

3° Le remorqueur du navire secouru n'a droit à une rémunération pour l'assistance et le sauvetage que s'il a rendu des services exceptionnels ne constituant pas l'accomplissement de son contrat de remorquage ;

4° Les personnes sauvées ne doivent personnellement aucune rémunération à raison de leur propre sauvetage. Leurs sauveteurs ont droit à une part équitable dans la rémunération allouée pour le sauvetage du navire, de la cargaison et des accessoires ;

5° Le montant de la rémunération et la répartition entre les différents sauveteurs sont fixés par l'accord intervenu à cet égard entre les parties, et, à défaut de pareil accord, par le juge. Toutefois, la convention d'assistance ou de sauvetage peut, à la demande de l'une ou l'autre des parties intéressées, être annulée ou même modifiée par le juge : *a*) si les conditions, convenues au moment et sous l'influence du danger, ne sont pas équitables, ou bien *b*) si le consentement a été vicié par dol ou réticence, ou bien *c*) si la rémunération a été de façon excessive dans un sens ou l'autre, hors de proportion avec le service réellement rendu. La convention détermine les circonstances que le juge doit prendre pour bases de la fixation de la rémunération.

La convention impose à tout capitaine l'obligation, s'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

***

En ce qui concerne la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires et les Privilèges et Hypothèques maritimes, les avant-projets de traités arrêtés sur ces matières par la Conférence de Venise furent pour la première fois soumis à la Conférence diplomatique de septembre-octobre 1909. Des vues fort divergentes se manifestèrent et finalement après de longs débats, la Conférence s'est trouvée d'accord pour soumettre aux différents Gouvernements les bases de deux conventions qui restent, dans leurs grandes lignes, fidèles aux principes essentiels adoptés à Venise. La responsabilité serait limitée au navire et au fret avec un maximum de £ 8 par tonne. Les privilèges seraient réduits dans les limites des

nécessités de la navigation moderne de manière à donner une base sérieuse à l'hypothèque.

La Conférence diplomatique, dans sa session de septembre 1910, a repris l'examen des Bases d'entente préparées dans la session de 1909.

Les tendances, favorables à une entente, se sont encore accentuées.

Les cas dans lesquels il y avait lieu à responsabilité limitée ont fait l'objet d'une étude approfondie et une solution uniforme a été finalement admise.

Quant au mode même de limitation, le système du projet de Venise a été maintenu dans ses dispositions essentielles, mais il a paru à beaucoup préférable d'adopter comme base de la responsabilité limitée la valeur du navire et du fret après l'accident avec un maximum de 8 £ par tonne, plutôt que le navire lui-même à la fin du voyage, avec option de le remplacer par 8 £ par tonne. La notion du voyage n'interviendrait plus que pour les responsabilités qui se déterminent au port et se rattachent à l'inexécution d'engagements contractuels plutôt qu'à un accident déterminé.

On signale que cette nouvelle formule présente les avantages suivants :

1° Elle évite les retards et les pertes souvent considérables, résultant aujourd'hui de ce qu'après un abordage par exemple, l'armateur ne peut réparer son navire avant de s'être mis d'accord avec l'abordé sur la valeur du navire en état d'avaries et sur l'acceptation d'une caution à concurrence de ce montant.

2° Elle évite l'abus consistant pour un armateur à se désintéresser du sort d'un navire, qui se trouve au loin, en en état d'avarie, grevé de réclamations multiples. On a vu exploiter ces situations en vue de ne donner caution que pour une valeur inférieure à la valeur réelle du navire.

3° Pratiquement, ce système n'est pas plus onéreux : on peut naturellement se livrer à des hypothèses infinies sur le concours de plusieurs sinistres ou causes de responsabilité, mais on ne cite guère de cas pratiques ; et actuellement la coexistence du système continental et du système anglais donne lieu à des inconvénients beaucoup plus considérables.

*
* *

La conférence diplomatique s'est également préoccupée de la limitation de responsabilité en matière d'accidents de personnes : plusieurs gouvernements désireraient que le traité à conclure réglât cette question.

Nos travaux continuent donc à se poursuivre d'après la méthode et le plan qui leur ont assuré l'appui et l'estime des gouvernements et de l'opinion publique.

*
* *

Le Comité Maritime International a été très sensible à l'accueil magnifique qui lui fut fait à Brême tant par le Sénat, la Chambre de Commerce et le Comité local d'organisation, que par la puissante compagnie de navigation Norddeutscher Lloyd. Il leur témoigne encore sa vive gratitude et emporte des jours passés dans la noble ville hanséatique un durable et cordial souvenir.

Les Secrétaires généraux,

LOUIS FRANCK,

LESLIE SCOTT.

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 neuf 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 nationale 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 à contribuer aux frais du Comité.

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

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

Art. 9. — Le Comité Maritime International se réunira, à moins de circonstances imprévues, au moins une fois par an. Il désigne directement ou par délégation le lieu et la date de la conférence. Il sera convoqué en outre extraordinairement par décision du bureau permanent où 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 réuuit 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

EXERCICE 1908-1911

Président : M. A. BEERNAERT, Ministre d'Etat, ancien Ministre des Finances, ancien Président de la Chambre des Représentants, Membre de l'Institut de France et de l'Académie royale de Belgique, Président de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime, etc. Bruxelles.

Vice-Président : M. CHARLES LE JEUNE, Vice-Président de l'Association belge pour l'Unification du Droit maritime, Anvers.

Secrétaires : MM. LOUIS FRANCK, Avocat et député, Anvers.
LESLIE SCOTT, K. C., M. P., Londres.

Conseillers : MM. F. C. AUTRAN, Avocat à Marseille, Directeur de la « Revue Internationale de Droit Maritime », ancien Président de l'Association Française de Droit Maritime (France).
COLOMAN DE FEST, Conseiller ministériel, Vice-Président du Gouvernement royal hongrois maritime, Directeur-gérant de l'Association Hongroise de Droit Maritime. Fiume (Hongrie).
E. DE GUNTHER, Ministre de Suède à Christiania.
A. HINDENBURG, Avocat à la Cour Suprême, Président de l'Association danoise de Droit Maritime à Copenhague (Danemark).

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

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

Dr. OSCAR PLATOU, Professeur de Droit Maritime, Président de l'Association norvégienne de Droit Maritime international à Christiania. (Norvège).

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

E. N. RAHUSEN, Avocat et Sénateur à Amsterdam, Président du Comité hollandais de Droit Maritime. (Pays-Bas).

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

Membres du Comité Maritime International

MM. Lord ALVERSTONE, Lord Chief Justice of England, Président du Maritime Law Committee, Londres.

R. B. D. ACLAND, K. C., Londres.

le Comte APPONYI, Conseiller intime actuel de Sa Majesté Imp. & Roy, Apost., Député, Buda-Pest.

le Baron ARICHI, Vice-Amiral, Tokio.

le Prof. ASCOLI, de l'Université de Venise.

T. M. C. ASSER, Ministre d'État, Ancien Professeur à l'Université d'Amsterdam, Membre du Conseil d'État des Pays-Bas, La Haye.

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.

A. TYPALDO BASSIA, avocat, président de la Chambre des Représentants, vice-président de l'Association Maritime en Grèce, Athènes.

Charles BAUSS, Avocat à Anvers.

A. BEERNAART, Ministre d'État, Ancien Ministre des Finances, Ancien Président de la Chambre des Représentants, Membre de l'Institut de France et de l'Académie royale de Belgique, Président du Comité Maritime International, Président de l'Association Belge pour l'unification du droit Maritime, Président de l'International Law Association, Bruxelles.

Prof. ENRICO BENSA, avocat, Gênes.

DE BERENCREUTZ, ancien Consul général de Suède à Anvers.

Francesco BERLINGIERI, Professeur à l'Université de Gênes.

MM. PAUL BOSELLI, ancien ministre, député, Rome.

Hon. EDWARD G. BRADFORD, Juge du District de Delaware à Wilmington (Etats-Unis).

le président Dr Brandis, avocat, président de l'Association allemande de Droit maritime, Hambourg.

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

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

G. CERRUTI, Président du Veritas Italien, Assureur, Gênes.

Dr 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.

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 du Comité portugais, Lisbonne.

E. DE GUNTHER, Ambassadeur de Suède, Copenhague.

A. DE OLIVEIRA SOARES, chancelier de la Légation de Portugal, Bruxelles,

le Dr JOÃO DE PAIVA, ancien député, président du Tribunal de Commerce, Lisbonne.

L. DE VALROGER, Ancien Président de l'Ordre des Avocats à la Cour de Cassation de France, Paris.

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

Commandeur Edm. DE RICHETTI, Assureur, Trieste.

Frédéric DODGE, Avocat, Boston.

Arthur DUNCKER, Président du Comité des Assureurs Maritimes, Hambourg.

MM. Coloman DE FEST, Conseiller ministériel, Vice-président du Gouvernement royal maritime, Directeur de l'Association Hongroise de Droit Maritime, Fiume.

Director ECKER, directeur de la Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

EMBIRICOS, Ministre de la Marine, Athènes.

Engelhardt EGER, Armateur, Christiania.

K. W. ELMSLIE, Dispacheur, Londres.

Louis FRANCK, Avocat, député, Secrétaire général du Comité Maritime International, de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime, Vice-président de l'International Law Association, Anvers.

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

Domenico GAMBETTA, président du Comité des Assureurs maritimes, Gênes.

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

Lord JUSTICE GORELL Barnes of Hampton, Lord Justice of Appeal, London.

Paul GOVARE, Avocat à la Cour de Paris, Secrétaire de l'Association Internationale de la Marine, Paris.

William Gow, Assureur, Liverpool.

Director HEINEKEN, Président du Conseil de direction du Norddeutscher Lloyd, Brême.

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

Sir John GRAY HILL, Ancien Président de la Law Society, Liverpool.

A. HINDENBURG, Président de l'Association Danoise de Droit Maritime, Copenhague.

Axel JOHNSON, Armateur, Stockholm.

Lord William R. KENNEDY, Juge à la Cour d'Appel, Londres.

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

le Directeur Johs KOTHE, Hambourg.

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

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

Charles LE JEUNE, Vice-Président du Comité Maritime International, de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime et de l'International Law Association, Anvers.

le Dr SIGISMUND LEWIES, avocat, St. Petersbourg.

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, Paris.

O. MARAIS, ancien Bâtonnier de l'Ordre des Avocats à la Cour de Rouen.

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

le Président MARTIN, du Tribunal Supérieur Hanséatique, Hambourg.

Dr MARTINOLICH, Avocat, Secrétaire de l'Association Autrichiennne de Droit Maritime, Trieste.

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

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

le Duc MIRELLI, Conseillier à la Cour d'Appel, Naples.

J. Stanley, MITCALFE, Secrétaire consultant de la North of England Steamship-Owners Association, Newcastle-on-Tyne.

Dr François DE NAGY, Professeur à l'Université, Député, Conseiller royal de la Cour, Buda-Pest.

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

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

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

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

Sir Wm PICKFORD, Juge à la Haute Cour, Londres.

Hon. Sir Walter PHILLIMORE, un des Juges du Banc du Roi, Londres.

Dr Oscar PLATOU, Professeur à l'Université, Président de l'Association norvégienne de Droit Maritime, Christiania.

A. PLATE, Armateur, Président de la Chambre de Commerce, Rotterdam.

Ant. POULSSON, Assureur, Christiania.

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

E. N. RAHUSEN, Avocat, Sénateur, Amsterdam.

Harrington PUTNAM, Avocat, New-York.

Dr Aug. SCHENKER, Armateur, Vienne.

Leslie F. SCOTT, Barrister-at-Law, membre du Parlement, Londres.

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

Dr Alfred SIEVEKING, Avocat, Hamburg.

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

GEORGES STREIT, professeur à l'Université d'Athènes, président de l'Association helléniqne de Droit Maritime, Athènes.

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

le Baron DE TAUBE, Conseiller au Ministère des Affaires Étrangères, Saint-Pétersbourg.

Otto THORESEN, Armateur, Christiania.

R. ULRICH, Secrétaire général de l'Internationaler Transportversicherungsverband et du Germanischer Lloyd, Berlin.

MM. Kakichi Uchida, Directeur de la Marine marchande au Ministère des Communications, Président du Tribunal Supérieur de la Marine marchande, Tokio.

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

Dr Antonio Vio, Avocat, Fiume.

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

Associations Nationales

ALLEMAGNE

Deutscher Verein für Internationales Seerecht.

Président : Dr Brandis, Président du Sénat de la Cour Supérieure, 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 pour l'Unification du Droit Maritime.

Président : M. A. Beernaert, Ministre d'État, Bruxelles.
Vice-Président : M. Charles Le Jeure, Courtier d'assurances et Dispacheur, Anvers.
Secrétaire : Louis Franck, Avocat, Anvers.

DANEMARK

Association Danoise de Droit Maritime.

Président : M. Hindenburg, Avocat à la Cour Suprême, Copenhague.

ÉTATS-UNIS

Maritime Law of the United States.

Président : Hon. ADDISON BROWN, New-York.
Secrétaire : EDWARD G. BENEDICT, New-York.

FRANCE

Association Française de Droit Maritime.

Président : CHARLES LYON-CAEN, Paris.
Vice-président : M. PAUL GOVARE, avocat. Paris.
Secrétaire : RENÉ VERNEAUX, chef du Contentieux à la Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.

GRANDE BRETAGNE

The British Maritime Committee.

Président : The Rt Hon. Lord ALVERSTONE, G. C. M. G., P. C., Lord Chief Justice of England.
Vice-Présidents : The Rt Hon. Lord GORELL, P. C.
The Hon. Sir WALTER G. F. PHILLIMORE, Bart.
The Hon. Sir WILLIAM PICKFORD.

Comité Exécutif

Président : The Rt Hon. Sir WILLIAM RANN KENNEDY, Lord Justice of Appeal.
Secrétaires généraux : HARRY RISH MILLER, Londres.
LESLIE SCOTT, Londres.

GRÈCE

Association Maritime en Grèce.

Président : M. GEORGES STREIT, Professeur de Droit international à l'Université, Membre de la Cour permanente d'Arbitrage. Athènes.

Vice-Président : M. A. TYPALDO-BASSIA, ancien Président du Parlement, député, avocat à la Cour Suprême, Athènes.

Secrétaire général : M. MICHEL GOUDAS, capitaine de frégate, directeur de la Marine marchande, Athènes.

HONGRIE

Association Hongroise de Droit Maritime International.

Président : Comte ALBERT APPONYI, Conseiller intime actuel de Sa Majesté Imp. & Roy. Apost., Député, Budapest.

Directeur : N. COLOMAN DE FEST, Conseiller Ministériel, Vice-Président du Gouvernement royal maritime, Fiume.

Secrétaires : Baron FRÉDERIC DE WIMMERSPERG, Secrétaire au Ministère Hongrois de Commerce, Buda-Pest.
MARIUS SMOQUINA, Vice-secrétaire ministériel attaché au Gouvernement politique, Fiume.

ITALIE

Association Italienne de Droit Maritime.

Président : A. MARGHIERI, Professeur à l'Université de Naples, Naples.

JAPON

Association Japonaise de Droit Maritime.

Secrétaires : KAKICHI UCHIDA, directeur de la Marine marchande au Ministère des Communications du Japon, Président du Tribunal Supérieur de la Marine marchande, Tokio.
N. MATSUNAMI, Professeur à l'Université de Tokio.

NORVÈGE

Association Norvégienne de Droit Maritime.

Président : Dr Oscar Platou, Professeur à l'Université, Christiania.

PAYS-BAS

Association néerlandaise de Droit Maritime.

Président : Mr. B. C. J. Loder, conseiller à la Cour de Cassation, La Haye.
Vice-Président : Mr. E. N. Rahusen, sénateur, Amsterdam.
Secrétaire : Mr. C. D. Asser Jr, avocat, Amsterdam.
Secrétaire-adjoint : Mr. 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 Beirão, ancien ministre ; pair ; auteur du Code de Commerce portugais, Lisbonne.
Vice-Président : M. le Conseiller Jacintho Candido da Silva, ancien ministre ; pair, Lisbonne.
Secrétaire : M. A. Pereira de Mattos, lieutenant de vaisseau ; ancien député, Lisbonne.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Association Argentine de Droit Maritime.

Président : M.. Estanislas S. Zeballos, Ministre des Affaires Étrangères, 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. Roukhloff, conseiller privé, membre du Conseil d'État, St-Pétersbourg.

Vice-président : M. Karnicky, Sénateur, président de la Commission érigée pour élaborer le projet du Code de Commerce maritime, St-Pétersbourg.

SUÈDE

Association Suédoise pour le Droit Maritime International.

Secrétaire : Eliel Löfgren, Avocat, Stockholm.

CONFÉRENCE DE BRÊME

Liste de Présence

ALLEMAGNE

MM. Bürgermeister Dr Pauli, Bremen, Ehrenpräsident des Deutschen Vereins für internationales Seerecht.
Präsident Dr F. Sieveking, Hamburg.
Präsident Dr R. Martin, Hamburg.
Rechtsanwalt Dr J. Behn, Hamburg.
Rechtsanwalt Dr A. Sieveking, Hamburg.
Rechtsanwalt Edzard, Bremen.
Direktor Heineken, Vorsitzender des Direktoriums des Norddeutschen Lloyd.
Dr Ecker, Direktor der Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg.
J. H. Kulenkampff, Bremen.
H. A. Wuppesahl, Bremen.
Dr Fritz Leo, (i. F. Marcus Cohn & Sohn), Königsberg.
Konsul Max Metzler, Schiffsmakler, Stettin.
Reeder Hermann Schuldt, Flensburg.
Landrichter Dr Schaps, Hamburg.
Geo Plate, Präsident des Norddeutschen Lloyd, Bremen.
Fr. Reck jr., Vorsitzender des Vereins Bremer Seeversicherungsgesellschaften.
J. K. Vietor, Präses der Handelskammer, Bremen.
L. F. A. Groninger, Dispacheur, Bremen.
Dr C. Bulling, Rechtsanwalt, Bremen.
Dr H. Finke, Rechtsanwalt, Bremen.
Dr A. Schulze-Smidt, Rechtsanwalt, Bremen.
Dr Abegg, Landgerichtsdirektor, Bremen.

MM. J. Rösing, Syndikus der Handelskammer, Bremen.
F. A. von Uebel, Direktor der Deutschen Versicherungsgesellschaft, stellvertretender Vorsitzender des Vereins Bremer Seeversicherungsgesellschaften.
P. Groninger jr., Dispacheur, Bremen.
C. Wuppesahl jr., Assekuranzmakler, Bremen.
Rudolf Lazarus, Schatzmeister des Deutschen Vereins für internationales Seerecht, Hamburg.
Dr C. Gütschow, Hamburg.
Dr Kurt Perels, Professor des öffentlichen Rechts, Hamburg.
Dr Otto Brandis, Rat am Oberlandesgericht, Hamburg.
Konsul C. F. R. Dimpker, Präsident der Handelskammer, Lübeck.
Dr H. H. Meier, Präsident des Landgerichts, Bremen.
Dr Grote, Richter, Bremen.
Dr Caesar, Richter, Bremen.
Konsul Georg W. Wätjen, Bremen.
Fr. Achelis, Vize-Präsident des Norddeutschen Lloyd.
Dr B. Wilckens, Rechtsanwalt, Bremen.
Dr Fr. Boner, Direktor der Disconto-Gesellschaft, Bremen.
G. Braun-De la Grange, Mitglied des Vorstandes des Vereins Bremer Seeversicherungsgesellschaften.
Ingenieur C. Hahn, Inspektor des Vereins Bremer Seeversicherungsgesellschaften.
Otto Vahland, Direktor der Schleppschifffahrtsgesellschaft Unterweser, Bremen.
G. Kasten, in Firma F. Reck & Co., Bremen.
Alfred H. Koch, in Firma H. Bischoff & Co., Bremen.
Herm. Helms, Prokurist der Deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaft « Hansa », Bremen.
Paul Eichenberg, Mitglied der Handelskammer, Hamburg.
Dr Kiesselbach, Sekretär der Handelskammer, Hamburg.
Oberlandesgerichtsrat E. Brodmann, Hamburg.
Dr Stubmann, Schriftführer des Vereins Hamburger Reeder.

MM. Dr Carl Ewald, Lloyd's Agent, Hamburg.
Senator Wessels, Bremen.
Landgerichtsdirektor Dr Blendermann, Bremen.
Landgerichtsdirektor Dr Hobelmann, Bremen.
Richter Dr Kröncke, Bremen.
Fritz Achelis jr., Bremen.
Dr Wilh. Bitter, Hamburg.

ANGLETERRE

MM. Right Hon. Sir William R. Kennedy, Lord Justice of the Court of Appeal, London.
R. B. D. Acland, K. C., London.
Harry Rish Miller, Director United Kingdom Protecting and Indemnity Association, London.
Ralph Carr, Manager North of England Protecting and Indemnity Association, New-Castle-upon-Tyne.
Captain E. F. Inglefield, R. N., Secretary of Lloyd's Committee.
Lewis R. S. Tomalin, delegate of the London Chamber of Commerce.
Arthur Serena, delegate of the London Chamber of Commerce, of the British Maritime Committee and of the United Kingdom Mutual Association.
Joseph F. Wilson, Director of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance, Association, London.
J. E. R. Stephens, advocate, London.

AUTRICHE

MM. Stephen Worms, Dr en droit, Secrétaire au Ministère du Commerce, Vienne, délégué du Gouvernement.
Nicolas Verone, Secrétaire du Gouvernement, Maritime, Trieste, délégué du Gouvernement.

BELGIQUE

MM. BEERNAERT, Ministre d'État, Bruxelles.
CHARLES LE JEUNE, assureur, Anvers.
LOUIS FRANCK, avocat et député, Anvers.
WALTER BLAESS, assureur, Anvers.
JACQ. LANGLOIS, dispacheur, Anvers.
LÉON HENNEBICQ, avocat, Bruxelles.
CHRISTIAN SCHEIDT, armateur, Anvers.
ED. SCHWENN, agent maritime, Anvers.
FRÉD. SOHR, avocat, Anvers.
JEAN HOSTIE, avocat, Anvers.
EUG. HOUBOTTE, délégué du Ministère des Affaires Étrangères.
M. L. DE SADELEER, délégué du Ministère de la Justice.

DANEMARK

M. A. HINDENBURG, avocat, président de l'Association danoise, Copenhague.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

MM. Judge EDWARD C. BRADFORD, District Court Delaware, Wilmington.
CHARLES PAGE, barrister-at-law, San Francisco, California.

FRANCE

MM. F. C. AUTRAN, avocat, Président honoraire de l'Association française.
R. VERNEAUX, secrétaire général de l'Association française.
PAUL GOVARE, avocat, vice-président de l'Association française, Paris.
Wm CARR, juge au Tribunal de Commerce, Marseille.
ANDRÉ GAUTHIER, avocat, Marseille.

GRÈCE

MM. George Streit, président de l'Association hellénique, Athènes.

George Diobouniotis, avocat à la Cour Suprême, Athènes.

Antoine Matesis, avocat à la Cour Suprême, Athènes.

HONGRIE

MM. François de Nagy, député, ancien Secrétaire d'État, Buda-Pest.

Coloman de Fest, directeur gérant de l'Association hongroise, Fiume.

Le Dr Antonio Vio, avocat, Fiume.

Le Dr Dezsö de Darday, secrétaire de l'Association hongroise.

Oscarre de Solymassy, directeur de la Société « Levante ».

Hugo de Eidlitz, directeur de la « Adria ».

Louis Benyovits, juge du Tribunal, attaché à la Cour de Cassation.

Edmonde Kemeny, secrétaire de la Société « Adria ».

Dr François Vio, podestat de Fiume.

Dr George Rosenkart, secrétaire du Gouvernement, Fiume.

Dr Kovaes Joseph, Vice-directeur de la « Adria ».

Dr Aurel Burgstaller, juge près le Tribunal de Fiume.

ITALIE

MM. Prof. Dr Francesco Berlingieri, Gênes, délégué du Gouvernement italien.

Duc Francesco Mirelli, conseiller de la Cour d'Appel, Naples.

Leono Adolfo Senigallia, avocat, Naples. Délégué du Gouvernement italien.

Cheval. Luigi Gottheil, avocat, Naples.

M. Angelo Graffagni, avocat, Gênes, député (Comité italien de la chambre de Commerce et la Fédération des Armateurs de Gènes.

Philippe Gottheil, Dr jur., Naples.

JAPON

M. SUKETADA ITO, directeur au Ministère des Communications, Tokio.

NORVÈGE

MM. Dr OSCAR PLATOU, président de l'Association Norvégienne, Christiania.
Director ANTON POULSSON, Assureur, Christiania.
Vice-Consul TH. BOE, Arendal, délégué du Gouvernement.

PAYS-BAS

MM. M. B. C. J. LODER, conseiller à la Cour suprême.
C. D. ASSER, Jr, avocat, Amsterdam.
J. TER MEULEN, Jr, directeur-général du Lloyd Néerlandais.
T. H. FOKKER, Dr jur.-avocat, Amsterdam.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

MM. Dr JUAN C. BELGRANO, ancien Ministre.
Dr FRANCISCO OLIVER, ancien député, professeur à la Faculté de Droit. R. A.
RODOLFO RIVAROLA, prof. à l'Université, directeur des Annales de l'Université. R. A.

RUSSIE

Colonel J. OVTCHINNIKOFF, St. Pétersbourg.

SUÈDE

ELIËL LÖFGREN, secrétaire de l'Association suèdoise, Stockholm.
Dr jur. IFVAR AFZELIUS, président de l'Association suèdoise.
ERIK MARTIN, avocat, Stockholm.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Conférence de Brême 1909

ORDRE DU JOUR :

Séances dans la Salle des séances de la Bourse :

MERCREDI, 22 SEPTEMBRE

10 heures : Séance solennelle d'ouverture.
Constitution du Bureau.
Rapport sur les travaux du Comité Maritime International et la prochaine Conférence diplomatique.
2.30 heures : Questions du FRET. — Discussion.

JEUDI, 23 SEPTEMBRE

10 heures : Question du Fret. — Continuation de la discussion.
Question de la Publicité des Hypothèques et Privilèges maritimes dans les différents pays.
2 heures : Réparations dues par le Propriétaire de navire en cas de Dommages corporels et Perte de vies humaines. — Discussion.

VENDREDI, 24 SEPTEMBRE

10 heures : } Dommages corporels et perte de vies humaines. —
2 heures : } Continuation de la discussion.

SAMEDI, 25 SEPTEMBRE

10 heures : Conclusion de la discussion.

Fixation du lieu de réunion de la prochaine Conférence.

Clôture de la Conférence.

Séance administrative pour les membres permanents du Comité Maritime International.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

COMMISSION DE PARIS

(FÉVRIER 1909)

Lors de la Conférence de Venise, le Comité Maritime International avait décidé que la matière du fret serait renvoyée à une Commission qui, conformément à l'invitation faite au nom de l'Association française, siégerait à Paris et préparerait un avant-projet destiné à servir de base aux délibérations de la Conférence de Brême.

En conséquence, une Commission désignée par le Bureau Permanent s'est réunie à Paris les 22 et 23 février 1909, au siège du Comité Central des Armateurs de France (1). En l'absence de M. Charles Lyon-Caen, empêché et excusé, elle a été reçue, au nom du Bureau de l'Association Française, par le vice-président de celle-ci, M. Paul Govare, à qui elle a donné la présidence de ses travaux. MM. Verneaux et Finke ont été nommés rapporteurs.

Le présent rapport résume les délibérations de la Commission sur les points visés dans le questionnaire du Comité Maritime International.

Un texte préparé par l'Association française a servi de

(1) Membres de la Commission ; MM. C. D. Asser, Audouin, Autran, Bensa, Berlingieri, F. M. Brown, Finke, Louis Franck, Frankfürter, Govare, Gütschow, Loder, G. Marais, Martinolich, Stanley Mitcalfe, Musnier, Reck, de Rousiers, Schaps, Alfred Sieveking, Leslie Scott, Verneaux, Vio.

Etaient présents : MM. C. D. Asser, Audouin, Autran, Berlingieri, Finke, Franck, Govare, Gütschow, Loder, G. Marais, Musnier, de Rousiers, Schaps, Alfred Sieveking, Verneaux et Vio.

thème aux discussions. Il est reproduit ici à titre de simple information :

Texte préparé par l'Association française

I. — Lorsqu'après le commencement du voyage une fortune de mer empêche le navire de parvenir à destination, il est dû, pour les marchandises mises en lieu sûr au port de refuge, un fret correspondant au service rendu à l'affréteur par le transport partiel.

Le service rendu s'apprécie en tenant compte de la différence entre le fret primitif et celui que nécessiterait l'achèvement du voyage.

II. — Dans le même cas, le capitaine a la faculté d'acheminer la marchandise au port de destination.

S'il peut l'y faire parvenir pour un fret égal ou inférieur au fret primitif, l'affréteur doit le fret primitif en entier et seulement ce fret.

Si le fret de réexpédition est supérieur au fret primitif, l'affréteur le doit en entier et, en le payant, il est libéré de l'obligation de payer le fret primitif.

III. — Le capitaine a droit au fret entier pour les marchandises vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie provenant soit de vice propre, soit d'une fortune de mer.

Il a également droit au fret entier afférent aux marchandises vendues en cours de route pour les besoins du navire, à charge par lui de tenir compte au destinataire de la valeur de ses marchandises à destination, si le navire y parvient, ou du montant effectif du prix de vente, s'il n'y parvient pas. Dans ce dernier cas, la créance du fret ne peut s'exercer que sur le montant de ce prix.

IV. — En cas de rupture ou inexécution du contrat

d'affrètement par le fait de l'affréteur, l'indemnité due au capitaine est, à défaut de convention contraire, réglée d'après les dispositions suivantes :

Si le chargeur, sans avoir rien chargé, rompt le contrat avant le départ, ou s'il n'a livré aucune cargaison pendant le délai fixé pour le chargement, le capitaine, 24 heures après mise en demeure, a le droit de réclamer la moitié du fret.

Lorsque le voyage est commencé, l'affréteur ne peut renoncer au contrat ou retirer ses marchandises qu'à la condition de verser intégralement le fret et de payer ou garantir toutes les indemnités qui peuvent être dues au capitaine.

Le fret entier est également dû si le navire ayant été affrèté pour l'aller et retour fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet.

Dans le cas qui précède, l'affréteur a droit à une réduction proportionnelle de l'indemnité payée à titre de faux fret, si par suite de la rupture du contrat, le capitaine a épargné des dépenses ou a gagné d'autres frets.

Dans le cas d'affrètement à cueillette, l'affréteur qui, après réquisition du capitaine, ne charge pas ses marchandises, doit seulement le demi-fret.

La même disposition est applicable à l'affréteur qui, ayant chargé à cueillette, retire ses marchandises avant le départ du navire. Mais dans ce cas il supportera les frais de chargement et de déchargement des marchandises qu'il faudrait déplacer, et ceux du retardement.

V. — Les surestaries et les contre surestaries sont considérées et traitées comme un supplément de fret.

Elles courent de plein droit et sans mise en demeure à l'époque fixée par la convention, ou, à défaut, par l'usage des lieux.

Dans ce texte, l'ordre du questionnaire avait été interverti pour les questions 2 et 3. Il a été finalement rétabli par la Commission et il sera suivi dans l'exposé des résolutions adoptées.

1re QUESTION.

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire se perd en cours de route, mais que les marchandises sont sauvées en tout ou en partie ? Dans quelles proportions ou sur quelles bases ?

Sur cette première question, la Commission avait à se demander si elle préconiserait la solution du fret *pro rata itineris,* ou bien celle du fret d'équité, ou enfin si elle se rallierait au système anglais, d'après lequel il n'est dû aucun fret dans l'hypothèse envisagée.

C'est à cette dernière solution qu'elle s'est arrêtée, en tenant compte des considérations suivantes, exposées respectivement par divers membres. (1)

Au point de vue théorique, cette solution est la conséquence logique de cette idée qu'il convient d'attribuer à l'affrètement le caractère d'une *conductio operis faciendi*, d'un contrat d'entreprise : le prix du transport doit cesser d'être dû si le résultat n'a pas été obtenu.

Au point de vue pratique, ce système a l'avantage d'une grande simplicité. Cet avantage doit le faire préférer au système du fret d'équité, dont la détermination donnerait lieu à des difficultés multiples.

Au point de vue de l'équilibre des intérêts, on ne peut pas dire que ce système soit injuste. Dira-t-on qu'il est dur pour un armateur de perdre tout droit au fret, lorsque la marchandise est amenée tout près du port de destination ?

(1) MM. Schaps, Autran, Loder, Franck-

Il n'y a là qu'une apparence, si le capitaine a la faculté de faire accomplir à la marchandise, par un autre navire, le court trajet complémentaire qui est supposé et de gagner ainsi le fret entier.

La Commission a traduit sa pensée par un texte ainsi conçu :

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'arrivent pas à destination, sauf les cas ci-après exceptés.

2e Question

La deuxième question est ainsi formulée par le questionnaire :

Du fret en cas de vente de la cargaison.

Est-ce que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route ?

1° Pour les besoins du navire.

2° Par suite de leur état d'avarie

a) **Si celui-ci est dû à un vice-propre**

b) **et s'il est dû à une fortune de mer.**

Après avoir discuté les différents points visés dans cette question, la Commission est arrivée à cette conclusion que le fret était dû dans tous les cas indiqués ici, bien que la marchandise ne fût pas parvenue à destination, et dans un autre cas encore. Il lui a donc paru logique, après avoir posé le principe convenu dans l'article 1er, (à savoir que le fret n'est pas dû pour les marchandises non parvenues à destination par le navire affrété), de grouper dans un grand article tous les cas où, par exception à ce principe, le fret serait dû pour des marchandises non arrivées. La deuxième question devrait donc se formuler ainsi :

Quand le fret est-il dû nonobstant la non arrivée des marchandises à destination ?

A. — Un premier cas a été admis sans difficulté. C'est celui des marchandises dont la valeur est bonifiée à l'intéressé par la voie d'un règlement d'avaries communes. Il est naturel que le destinataire paie le fret d'une marchandise dont il reçoit la valeur.

B. — Le cas qui a été réglé en seconde ligne est celui des marchandises qui ont péri en cours de route par suite de leur vice propre. Il a paru légitime d'admettre que la créance ne pourrait être affectée par un dépérissement dont le risque doit incomber exclusivement au propriétaire de la marchandise. La Commission a estimé d'ailleurs qu'il ne fallait pas s'en tenir à l'expression de vice propre, qu'elle a considérée comme trop restrictive et qu'il fallait admettre la même solution pour le cas de marchandises qui, embarquées dans un état parfaitement sain, périssent cependant d'elles-mêmes au cours du voyage : aussi a-t-elle visé en même temps des marchandises qui périssent en cours de route, « par suite de leur nature ou vice propre ».

C. — La Commission a réglé ensuite le cas des marchandises vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie, hypothèse qui se dédouble, l'avarie pouvant provenir soit de la nature ou vice propre de la marchandise, soit d'une fortune de mer.

A ce sujet, devait-on tout d'abord distinguer selon que la marchandise serait vendue dans l'intérêt même de la marchandise, c'est-à-dire que la réalisation eût lieu avant détérioration plus complète, ou bien dans un intérêt différent, par exemple dans un intérêt sanitaire ? La Commission n'a pas cru qu'il y eut lieu de distinguer et elle a pensé que, dans tous ces cas, le capitaine devait être traité comme un gérant d'affaires et conserver son droit au fret entier.

D. C'est en dernier lieu qu'a été prévu enfin le cas où la marchandise est vendue ou employée en cours de route

pour les besoins du navire. Dans cette hypothèse, la valeur des marchandises étant due au destinataire, il est légitime que la créance du fret subsiste. Cette solution a été admise sans difficulté. Mais de quelle valeur doit-il être tenu compte au destinataire ? N'y a-t-il pas lieu de distinguer, ainsi que le fait le Code de Commerce français, selon que le navire arrive à destination ou se perd avant la fin du voyage ? Dans le premier cas, la valeur à payer au destinataire serait égale au prix auquel la marchandise se serait vendue à destination. Dans le second, ce serait du prix de vente effectif qu'il y aurait à tenir compte au destinataire, solution fondée sur cette présomption que la marchandise eût péri avec le navire. C'était cette solution que préconisait l'Association française, en se fondant notamment sur les observations suivantes : lorsque le navire se perd avant la terminaison du voyage, il est difficile de savoir exactement à quelle date il serait arrivé au port de destination et, par suite, de déterminer quel cours il faut prendre comme base de la valeur à payer ; la difficulté se complique encore lorsque la marchandise est expédiée à option. Malgré ces considérations, il a été admis par la Commission, à la majorité, que la valeur dont il devait être tenu compte au destinataire était celle que la marchandise aurait eu à l'arrivée effective ou présumée du navire.

Ces diverses solutions ont trouvé leur formule dans un article 2 ainsi conçu :

Art. 2.

Le fret est dû : 1° pour les marchandises dont la valeur est admise en avarie commune ; 2° pour les marchandises qui ont péri en cours de route par leur nature ou vice propre ; 3° pour les marchandises qui sont vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie provenant soit de leur nature ou vice propre, soit d'une fortune de mer.

Pour les marchandises employées ou vendues au cours du voyage, en raison des besoins urgents du navire, le fret est également dû, mais à la charge de tenir compte de la valeur qu'elles auraient eue au port de destination.

3e Question.

Du fret au cas où le navire est condamné.

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est condamné au port de refuge, et ne peut achever son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire, parvient à destination? Sur quelles bases et dans quelles proportions ?

La discussion qui a eu lieu amène à formuler la 2e question dans les termes suivants :

Du fret des marchandises parvenues à destination malgré un obstacle empêchant le navire d'achever le voyage.

L'hypothèse des marchandises qui arrivent à destination après s'être séparées du navire a donné lieu à d'importantes discussions.

Tout d'abord il convenait de préciser l'hypothèse en visant la cause de la séparation. Plusieurs propositions se sont fait jour à cet égard : elles tendaient à viser, soit « les cas de perte ou d'innavigabilité », soit « l'évènement de mer », soit « la force majeure », soit « le cas de fortuit et la force majeure. Aucune de ces expressions n'a paru assez compréhensive à la Commission, qui a voulu adopter des termes assez larges pour englober tous les cas d'obstacles indépendants de la volonté du capitaine, notamment les obstacles administratifs résultant des actes des autorités dans les ports, et elle s'est arrêtée aux termes : « lorsqu'après le départ le navire est empêché d'achever le voyage ».

Puis la Commission a examiné les divers cas d'acheminement de la marchandise à destination.

Elle s'est abstenue de prescrire impérativement au capitaine de soigner lui-même cet acheminement en affrétant un autre navire ou en employant une autre voie.

Mais elle a pensé qu'on devait lui en laisser la faculté, afin de lui permettre de gagner le fret qui autrement serait perdu pour lui. Cette faculté, est apparue comme le correctif nécessaire de la suppression du fret de distance. Un exemple tiré de la discussion peut illustrer et rendre plus saisissante l'idée qui a semblé s'imposer. Voici un navire qui emporte une cargaison de Smyrne à Marseille : il fait naufrage sur la côte de Sardaigne. Le fret stipulé pour ce trajet complet était de fr. 30 ; pour le trajet complémentaire de Sardaigne à Marseille, il suffirait de payer fr. 10. L'affréteur aurait intérêt à considérer le contrat comme rompu au lieu du naufrage et à se charger lui-même de l'acheminement de la marchandise à Marseille. Est-il légitime qu'il puisse le faire au détriment du premier fréteur ? La Commission ne l'a pas pensé. Elle a considéré que ce fréteur ne devait pas être frustré de la possibilité de gagner le fret convenu en soignant la réexpédition et qu'il devait avoir la faculté de prendre cette mesure sans être tenu de consulter le propriétaire de la marchandise.

Cette idée ayant été consacrée, la Commission s'est trouvée en présence de cette question : le fréteur n'a-t-il droit au fret convenu que si la marchandise a été réexpédiée à destination *par ses soins* ? En effet, un membre français (1) a proposé de déclarer que le fret convenu est dû, quelle que soit la personne qui prend soin de la réexpédition, à charge pour le fréteur de supporter le fret du trajet complémentaire. Voici les observations qui ont

(1) M. R. Verneaux.

appuyé cette proposition : le fréteur peut avoir des raisons légitimes matérielles ou morales, de ne pas soigner lui-même la réexpédition. Alors, quelquefois à la requête même du fréteur, un curateur peut être nommé par justice. Ce curateur agit pour compte de qui de droit. Ne doit-on pas considérer qu'il agit aussi bien dans l'intérêt du fréteur que dans l'intérêt de l'affréteur, et puisqu'en définitive le but du contrat est rempli par l'arrivée à destination, le fréteur n'est-il pas fondé en offrant de payer le fret du trajet complémentaire, à demander le paiement du fret convenu au départ ? Dans le cas même où, à défaut de curateur, c'est l'affréteur personnellement qui soigne la réexpédition, ne serait-il pas équitable d'autoriser le fréteur, malgré son abstention, à demander le fret convenu en supportant le fret de réexpédition ?

Ce système n'a pas prévalu et, à la majorité des voix, la Commission a admis que la réexpédition n'assurait au fréteur le droit du fret convenu que si elle était effectuée « par ses soins ».

Il était ainsi statué pour l'hypothèse où le fret de la réexpédition ne dépassait pas le fret convenu au départ. Il fallait envisager ensuite le cas où ce fret de réexpédition serait supérieur.

Il a paru légitime de mettre la différence en plus à la charge de la marchandise, en réservant à l'affréteur le droit d'intervenir lui-même pour empêcher une gestion d'affaires qu'il jugerait inopportune.

Ces délibérations ont abouti au texte suivant :

Art. 3.

Lorsqu'après le départ le navire est empêché d'achever le voyage, le capitaine a droit au fret convenu si la marchandise arrive néanmoins à destination par ses soins.

Si la réexpédition ne peut se faire que moyennant un

fret supérieur, la différence en plus est à charge de la marchandise, sauf le droit du chargeur d'effectuer lui-même la réexpédition ou de disposer autrement des choses transportées.

4e QUESTION.

Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, convient-il de fixer législativement l'indemnité due (demi-fret ou fret sur le vide), ou convient-il de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ?

D'après le droit anglais, l'affréteur qui ne fournit pas la cargaison spécifiée au contrat ou qui ne fournit pas la cargaison complète, doit des dommages-intérêts qui ne sont pas fixés par la loi, mais qui sont déterminés par le Tribunal d'après toutes les circonstances de la cause, le frèteur devant justifier dans les termes du droit commun de l'importance du dommage qu'il éprouve.

La Commission a pensé que, conformément à l'idée qui a prévalu dans les législations continentales, il vaut mieux admettre le système d'une indemnité forfaitaire fixée par la loi. Elle a estimé qu'ici l'application du droit commun pouvait aboutir à de véritables injustices, en raison de la difficulté pour le fréteur d'établir tous éléments d'un dommage qui est cependant réel.

Après avoir admis que l'indemnité due au fréteur devait être fixée législativement, la Commission a pensé qu'il convenait de distinguer selon que le contrat était rompu avant tout chargement ou bien l'était une fois le chargement commencé.

Pour la première hypothèse la fixation traditionnelle du demi-fret a paru devoir être conservée. Devait-on, comme la proposition en a été faite, ajouter que cette indemnité forfaitaire serait due seulement 24 heures après une mise en demeure ? La Commission a répondu négativement.

Pour la seconde hypothèse, la Commission s'est ralliée au système du fret sur le vide et a considéré que le chargeur était débiteur du fret en entier et pour le chargement complet visé au contrat, sauf son droit d'obtenir une réduction proportionnelle s'il prouvait que d'autres marchandises occupent la place de celles qu'il n'a pas fournies.

Envisageant ensuite le cas du retrait des marchandises déjà placées à bord, la Commission a proposé de décider que le chargeur est tenu de payer le fret en entier et d'indemniser le fréteur de tous les frais et dommages occasionnés par le retrait.

Une discussion intéressante s'est élevée sur le point suivant : ne convient-il pas de spécifier que les règles qui seront posées, au sujet de la rupture du contrat, s'appliqueront aussi bien en matière de transports maritimes qu'en matière d'affrétement? Certaines hésitations qui se manifestent dans des décisions judiciaires rendent utile que la loi future s'explique clairement à ce sujet. Or, si l'on considère que l'armateur qui exploite une ligne régulière et joue purement et simplement le rôle de transporteur de marchandises générales est exposé, au moins autant que celui qui fait des contrats d'affrétements proprement dits, à souffrir de la difficulté de justifier de son préjudice dans les termes du droit commun, il semble légitime, a-t-on dit, de le faire bénéficier de la fixation légale qui sera adoptée. La Commission s'est ralliée à cette manière de voir.

Au cours de la discussion, la proposition s'est fait jour d'attribuer au transporteur maritime ordinaire le droit au fret entier en cas de rupture du contrat avant le départ. Il a été répondu qu'une telle solution s'écarterait trop complètement du système anglais pour ne pas soulever des résistances et qu'il était préférable, pour aboutir à une entente, de proposer un système moyen. La Commission a

pensé qu'il était sage de se conformer à cet ordre d'idées et de s'en tenir à la solution du demi-fret.

La Commission a réservé la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de distinguer, comme le fait le code italien, entre le cas où le chargeur qui ne charge rien déclare rompre le contrat, cas auquel il devrait le demi-fret, et celui oú il omet de faire une déclaration avant le départ du navire, cas auquel il devrait le fret entier.

Finalement, la Commission a résolu de se borner à présenter le texte suivant avec la réserve que les délégués allemands pour le cas de chargement en cueillette (Stückgüter vertrag) auraient préféré l'allocation du fret entier.

Art. 4.

En matière d'affrètement et de transports maritimes, si le chargeur ne livre pas la marchandise engagée, il doit le demi-fret à titre d'indemnité forfaitaire.

S'il n'en charge qu'une partie, il doit le fret en entier et pour le chargement complet spécifié au contrat. Dans le dernier cas, il a toutefois droit à une réduction proportionnelle s'il prouve que d'autres marchandises ont été chargées en remplacement.

Le chargeur qui, hors le cas prévu à l'art. 3, retire ses marchandises, est tenu de payer le fret en entier et d'indemniser le capitaine de tous les frais et dommages occasionnés par le retrait.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent également au chargement en cueillette.

5e Question.

Doit-on considérer les surestaries comme un supplément de fret ou comme une indemnité ?

Convient-il de subordonner leur débition à une protestation écrite, tout au moins par correspondance ?

On connaît les discussions doctrinales auxquelles donne lieu le caractère des surestaries.

Doivent-elles être considérées comme un supplément de fret ou comme une indemnité? Les intérêts de cette question sont nombreux en doctrine, ainsi que le rappelle le rapport de M. Denisse. Si elles sont considérées comme un accessoire du fret, elles devront être comprises dans l'abandon du navire et du fret; elles suivront en tout le sort de la créance du fret, c'est-à-dire ne seront pas dues si cette créance ne devient pas exigible ou est prescrite, elles seront garanties par le même privilège; elles courront de plein droit, sans mise en demeure préalable... Les solutions inverses découleraient du caractère de dommages-intérêts.

Ces intérêts ont été rappelés au sein de la Commission. Il a été rappelé enfin qu'en ce qui concerne le point de savoir si les surestaries suivaient le fret dans le patrimoine de mer en regard des créanciers, la question se trouvait tranchée par l'avant-projet relatif à la responsabilité des propriétaires de navires.

La Commission a pensé qu'il n'y avait lieu pour elle et qu'il n'était pas opportun de s'attarder à déterminer en théorie le caractère des surestaries, de manière à l'ajuster à une construction doctrinale pleinement satisfaisante. Elle a conclu qu'il suffisait de poser deux règles qui lui ont paru s'imposer au point de vue de l'équité et de la pratique, et les a formulés comme suit :

Les surestaries bénéficient des mêmes garanties que le fret.

Elles sont dues sans mise en demeure de formalités.

Mars 1909.

Les Secrétaires-Rapporteurs,

RENÉ VERNEAUX.

Dr H. FINCKE.

ANNEXE

Textes proposés par la Commission de Paris

ART. 1. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'arrivent pas à destination, sauf les cas ci-après exceptés.

ART. 2. — Le fret est dû : 1° pour les marchandises dont la valeur est admise en avarie commune ; 2° pour les marchandises qui ont péri en cours de route par leur nature ou vice-propre ; 3° pour les marchandises qui sont vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie provenant, soit de leur nature ou vice-propre, soit d'une fortune de mer.

Pour les marchandises employées ou vendues au cours du voyage, en raison des besoins urgents du navire, le fret est également dû, mais à la charge de tenir compte de la valeur qu'elles auraient eue au port de destination.

ART. 3. — Lorsqu'après le départ le navire est empêché d'achever le voyage, le capitaine a droit au fret convenu si la marchandise arrive néanmoins à destination par ses soins.

Si la réexpédition ne peut se faire que moyennant un fret supérieur, la différence en plus est à charge de la marchandise, sauf le droit du chargeur d'effectuer lui-même la réexpédition ou de disposer autrement des choses transportées.

ART. 4. — En matière d'affrètement et de transports maritimes, si le chargeur ne livre pas la marchandise engagée, il doit le demi-fret à titre d'indemnité forfaitaire.

S'il n'en charge qu'une partie, il doit le fret en entier et pour le chargement complet spécifié au contrat. Dans le dernier cas, il a toutefois droit à une réduction proportionnelle s'il prouve que d'autres marchandises ont été chargées en remplacement.

Le chargeur qui, hors le cas prévu à l'art. 4, retire ses marchandises, est tenu de payer le fret en entier et d'indemniser le capitaine de tous les frais et dommage occasionnés par le retrait.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent également au chargement en cueillette.

ART. 5. — Les surestaries bénéficient des mêmes garanties que le fret.

Elles sont dues sans mise en demeure ni formalités.

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME

Réparation des dommages en cas d'accidents de personnes en matière maritime

---

Ire PARTIE

Droit comparé.

A. — Principes Généraux

Quels sont les principes généraux qui règlent dans le droit de votre pays les dommages-intérêts dus en cas d'accidents donnant lieu à mort d'homme ou à lésions corporelles ?

Spécialement quelles sont les solutions qui interviennent ?

1° *pour les passages à l'égard du navire transporteur ?*

RÉPONSE

Il n'y a pas de texte spécial. C'est le droit commun en matière de délits et quasi-délits qui est applicable : art. 1382, 83, 84 C. Civ.

Art. 1382 : « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

1383 : « Chacun est responsable du dommage qu'il a

causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »

1384 : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde . . .

. . . . . .

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les emploient. . . . . .

2° *pour les tiers à l'égard du navire non transporteur par exemple pour les passagers et l'équipage du navire abordé.*

RÉPONSE

Même chose que la réponse précédente.

3° *pour l'équipage à l'égard de son propre navire.*

RÉPONSE

Il y a des dispositions spéciales :

Art. 102 de la nouvelle loi maritime du 10 février 1908 (art. 57 ancien) :

« Le matelot est payé de ses loyers, traité, pansé et rapatrié *aux dépens du navire,*..... s'il est blessé au service du navire. Les salaires sont dus jusqu'à la fin du voyage pour lequel l'engagement a été contracté, à moins qu'il ne soit prouvé que le matelot a été rétabli avant cette époque et aurait pu rejoindre le navire ou se procurer un autre engagement. »

Art. 103 (58 ancien) :

« S'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates il est payé de ses loyers, traité, pansé et rapatrié *aux dépens du navire et du chargement.* »

Il y a des restrictions à ces droits :

Art. 104 (59 ancien) : « Si la blessure ou la maladie a été occasionnée par la faute du matelot, ou si, sorti du navire sans autorisation, il est blessé à terre, les frais de pansement et de traitement sont à sa charge ; il pourra même être congédié par le capitaine. Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'en proportion du temps qu'il aura servi. »

Enfin :

Art. 105 (60 ancien) dernier alinéa :

« Les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port. »

Ce sont là des dispositions en faveur des marins : même si le capitaine n'a commis aucune faute engageant sa responsabilité, les réparations ci-dessus sont dues ; en cas de force majeure, de cas fortuit, ou de faute d'un tiers, par exemple.

Si, au contraire, il y a faute du capitaine, le droit commun — art. 1382, 83 et 84 — est applicable. Les réparations prévues ci-dessus ne seront qu'une partie des dommages-intérêts plus étendus qui pourraient être alloués.

4° *pour les préposés et ouvriers autres que l'équipage (ouvriers arrimeurs, ouvriers préposés au déchargement, gardiens et autres personnes employées dans les ports), à l'égard du navire à bord duquel ou pour lequel ils travaillent ?*

RÉPONSE

Il faut distinguer :

A) *il s'agit d'ouvriers liés par un contrat de travail relatif à des entreprises assujetties à la loi du 14 décembre 1903.*

Par ex. : emmagasinage, emballage, chargement et déchargement.

On applique la loi du 24 décembre 1903.

Voici son économie :

1° elle s'applique aux ouvriers appartenant à certaines catégories d'entreprises déterminées par la loi (art. 23.).

2° elle prévoit des indemnités forfaitaires indiquées dans la loi (art. 4, 5, 6, 7 et 8).

Le forfait est de 50 % de la diminution de la capacité professionnelle.

En cas de mort outre des frais funéraires de 75 fr., la valeur d'une rente viagère calculée eu égard à l'âge de la victime et représentant 30 % du salaire.

3° les indemnités sont dues pour tout accident se produisant au cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail (art. 1).

L'accident survenu au cours de l'exécution du contrat est présumé jusqu'à preuve contraire survenu par le fait de son exécution (art. 1).

4° la loi ne s'applique pas aux accidents intentionnellement provoqués par le patron ou l'ouvrier (art. 21 et 22). Dans ce cas le droit commun reprend son empire.

B) *il s'agit de préposés liés par un contrat de louage de services, ou d'ouvriers liés par un contrat de travail relatif à des entreprises non assujetties à la loi du 24 décembre 1903.*

On applique le droit commun. L'équipage rentre dans cette catégorie.

C) Notons que les réparations de la loi de 1903 sont les seules accordées si les victimes qui en bénéficient avaient traité directement avec le capitaine (art. 21, al. 2).

Au contraire, si elles avaient traité avec un autre patron lequel de son côté aurait contracté avec le capitaine, le droit commun s'appliquerait entre ce dernier et les victimes. En effet, dans ce cas le capitaine est un tiers.

Et dans le cas où les indemnités payées par le capitaine selon le droit commun répareraient complètement le dommage subi, le patron, tenu seulement sur base de la loi de 1903, serait exonéré (art. 21 al. 4).

B. — Organisation des Principes

I. — Conditions de la Responsabilité

1. — *La responsabilité est-elle réglée par le droit commun ou par une législation spéciale?*

RÉPONSE

Par le droit commun.

Mais il y a des dispositions spéciales en faveur des matelots (voir A. — les Principes — 3°, p. 2).

Et il y a une législation spéciale pour certaines catégories d'ouvriers (A. — les Principes — 4°, lit. A, p. 3 et 4).

2. — *Y a-t-il responsabilité présumée ou faut-il établir la faute?*

RÉPONSE

Pas de présomption de responsabilité : il faut prouver la faute (art. 1382, 83, 84 et 1315 C. civil).

Exceptions :

1° responsabilité civile des maîtres et commettants (art. 1384).

Une fois que la faute de l'auteur du dommage est établie, celui qui en répond civilement ne peut s'exonérer. Il pèse sur lui une présomption de faute *juris et de jure* à raison du mauvais choix de son préposé.

2° réparations accordées aux matelots (A. — les Principes — 3°).

Elles sont dues même si le capitaine ou les armateurs ne sont pas en faute, en cas de force majeure ou de cas fortuit par exemple.

3° réparations de la loi du 24 déc. 1903 (A. — les Principes — 4°).

L'idée de faute n'est pas en jeu. La preuve à faire est toute différente : il faut et il suffit que l'accident soit survenu au cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail. C'est la notion du Risque professionnel.

3. — *S'il y a présomption de responsabilité, cette présomption cède-t-elle devant la preuve du cas fortuit ou de la force majeure?*

RÉPONSE

La question est implicitement répondue par la réponse précédente.

4. — *Le vice ou défaut des choses (rupture d'engins, de machines, de cables, etc.) donne-t-il lieu à recours?*

RÉPONSE

Oui (art. 1384, al. 1r in fine).

5. — *Quelles sont les preuves qui doivent être fournies pour que ce recours soit justifié? Faut-il prouver une faute du capitaine ou de l'équipage, ou suffit-il de prouver le mauvais état de l'engin?*

RÉPONSE

C'est une des questions les plus controversées du droit belge. Le dernier état de la jurisprudence (Cass. 26 mai 1904 — Pas. 1904, I. p. 246; Cass. 15 février 1906 — Pand. Pér. 1906, n° 753; Cass. 2 juillet 1908 — J. P. d'Anvers 1908, I. 372) semble être le suivant :

Il suffit de prouver le vice de la chose — c. à d. le mauvais état de l'engin.

Si la chose est exempte de vice, il faudra prouver une faute personnelle du gardien — c. à d. du capitaine ou de l'équipage.

Ajoutons que constamment des jugements et arrêts décident qu'il faut prouver en tout cas la faute du gardien, et que la preuve du vice de la chose ne suffit pas.

6. — *La preuve du cas fortuit et de la force majeure est-elle admise?*

RÉPONSE

Oui.

II. — **Personnes pouvant agir en responsabilité**

L'action appartient-elle à la personne lésée seule ou appartient-elle également à sa femme, à ses enfants ? ou appartient-elle à des héritiers, même en ligne collatérale ?

A. — *Accidents de droit commun.*

a. En l'absence de textes, les principes généraux en matière de succession s'appliquent.

Les héritiers, même en ligne collatérale, et les successeurs irréguliers (enfants naturels, époux survivant et Etat) héritent des droits nés dans le patrimoine de la victime avant son décès : par exemple de l'action pour souffrances endurées avant la mort (art. 724-731 à 755 code civil).

b. Indépendamment des droits hérités, toute personne préjudiciée a une action personnelle contre l'auteur du dommage. (Laurent T. XX, n° 534).

B. — *Accidents régis par la loi du 24 décembre 1903.*

L'art. 6 de la loi prévoit les bénéficiaires des indemnités :

a. Le conjoint non divorcé ni séparé de corps, à la condition que le mariage soit antérieur à l'accident.

Toutefois le veuf n'a droit à l'indemnité que lorsque la victime était son soutien.

b. Les enfants légitimes, nés ou conçus avant l'accident, et les enfants naturels reconnus avant l'accident, pour autant que les uns et les autres soient âgés de moins de 16 ans.

c. Les petits-enfants âgés de moins de 16 ans et les ascendants, dont la victime était le soutien.

d. Les frères et sœurs âgés de moins de 16 ans dont la victime était le soutien.

La catégorie *b* prime les catégories *c* et *d* et les ayants-droits sub *c* excluent ceux sub *d*.

III. — Dommages-intérêts

1. *Les dommages-intérêts comprennent-ils uniquement le préjudice matériel ou bien est-il alloué aussi des dommages-intérêts pour préjudice moral ?*

Réponse

On alloue des dommages-intérêts pour préjudice moral quand il s'agit d'accidents régis par le droit commun.

Il n'entre pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit d'accidents régis par la loi de 1903.

2. *Sont-ils limités aux dommages directs ou bien comprennent-ils aussi les dommages médiats et indirects ?*

RÉPONSE

Les dommages même indirects entrent en ligne de compte dans les accidents de droit commun.

Ils sont exclus dans les accidents régis par la loi de 1903, puisque la loi délimite les bases d'indemnité.

3. *Y a-t-il une limite en chiffres aux dommages-intérêts, par exemple : est-il fixé dans la loi ou dans le projet de loi un maximum d'indemnité par cas ? Quelle est cette limite ?*

RÉPONSE

Pareille limite n'existe pas en droit belge.

IV. — Clauses contractuelles d'exonération

Peut-on s'exonérer par contrat de la responsabilité fixée par le droit commun ?

RÉPONSE

Accidents de droit commun : Oui.

Seulement on ne peut s'exonérer par avance des conséquences de son dol personnel ou de sa faute lourde.

Accidents régis par la loi de 1903.

L'art. 23 dit : Toute convention contraire aux dispositions de la présente loi est nulle de plein droit.

V. — Prescription

Y a-t-il une prescription et quelle est-elle ?

RÉPONSE

A. *Accidents de droit commun*

A. — Accidents provoqués par un abordage : Prescrip-

tion d'un an à partir du jour de l'évènement. (art. 259 loi 10 février 1908).

B. — Tous autres accidents : Prescription de 3 ou de 10 ans selon qu'il y aura délit ou crime, (art. 21 et 22 loi 17 avril 1878).

B. *Accidents régis par la loi de 1903*

3 ans (art. 30) à partir de l'accident.

VI. — Nationalité

Les étrangers et les nationaux sont-ils, au point de vue de cette législation, placés sur la même ligne ?

RÉPONSE

Oui. (art. 128 constit.)

IIe PARTIE

Réponses au Questionnaire

devant servir de base à une entente internationale.

A. — Réparation due par le propriétaire de navire pour les dommages en cas d'accidents de personnes.

1. Passagers à l'égard du navire transporteur

1. — Est-il désirable de régler internationalement la réparation qui peut être due aux passagers, par le navire transporteur, en cas de mort ou de lésions corporelles ?

RÉPONSE. — Oui.

2. — Convient-il que cette responsabilité soit présumée ?

RÉPONSE. — En principe, le transporteur maritime est responsable de l'arrivée du passager, sain et sauf, à destination. En cas d'accident, il est logique que sa responsabilité soit présumée, sauf à lui à prouver qu'il y a cas fortuit ou force majeure. Mais il y aurait de grands avantages, pratiques et économiques, à régler cette responsabilité à forfait.

3. — Quelle solution faut-il adopter lorsqu'un accident est dû à un vice ou défaut d'un navire ou d'un engin du bord ? Fait-il distinguer entre un vice caché et un vice apparent ?

RÉPONSE. — Le propriétaire est responsable du vice apparent; il n'est pas responsable d'un vice caché, s'il a fait due diligence pour l'éviter.

4. — Base des dommages-intérêts.

RÉPONSE. — Il y a lieu de limiter les dommages-intérêts aux dommages matériels directs et immédiats, ou tout au moins se rattachant nécessairement à l'accident. Le système forfaitaire aurait nos préférences.

5. — Il convient de donner action au conjoint survivant aux enfants et descendants. A leur défaut aux ascendants.

Les autres parents ne devraient avoir action que si le défunt était leur soutien et dans la mesure où il l'était.

Il n'y a pas lieu de donner action à des héritiers ne réunissant pas les conditions ci-dessus.

6. — Limite maxima.

Nous voyons de réels avantages à un système qui règlerait à forfait les dommages-intérêts dus en cas d'accidents de personnes, en fixant à un certain montant le maximum des dommages-intérêts qui pourraient être alloués pour chaque cas.

7. — Voir réponse à la question 5.

8. — Exonération de responsabilité.

Si le contrat de transport reste soumis au droit commun, nous estimons que l'exonération de responsabilité doit être permise à la condition qu'elle ait été dûment portée à la connaissance des parties et acceptée par elles. Mais elle ne doit pas être permise en cas d'accidents causés par l'état d'innavigabilité du navire au départ ou par défaut de prévoyance ou de précaution, lorsque ces causes de dommage sont imputables au propriétaire du navire.

Dans le système forfaitaire, il nous semble qu'en compensation de la réduction de responsabilité, les bases légales devraient être obligatoires, à l'exclusion de dérogations conventionnelles.

9. — Il faut mettre sur le même pied étrangers et nationaux.

10. — Deux ans.

B. — **Actions des tiers à l'égard du navire non transporteur.**

1. Il est désirable de régler cette matière par une entente internationale.

2. La faute doit être prouvée par le demandeur.

3. Il n'y a pas de responsabilité en cas de vice caché si toute diligence a été faite pour l'éviter.

4. Les dommages-intérêts doivent comprendre le préjudice réellement éprouvé. Le dommage moral, les dommages indirects et médiats pourraient être exclus.

5. L'action doit appartenir, à défaut de la victime, au conjoint survivant, aux enfants et descendants ; à leur

défaut aux ascendants. Les autres parents n'ont d'action que si le défunt était leur soutien dans la mesure où ils l'étaient.

6. Si le système forfaitaire uniforme qui offre de grands avantages, réunissait l'adhésion générale des nations, nous serions disposés à nous y rallier.

7. Il n'y a aucune distinction à faire entre étrangers et nationaux.

8. La prescription devrait être de deux ans.

C. — Actions de l'équipage.

Tout en reconnaissant l'intérêt qu'il y aurait à régler la question par la voie internationale, nous sommes d'avis que vu les difficultés qu'elle présente et les différences qui existent entre les divers pays au point de vue économique et social, il convient de la réserver aux législations nationales; mais nous considérons qu'il est désirable que partout une réparation équitable soit assurée aux équipages sur la base du risque professionnel. Une entente internationale devrait assurer que pour l'application de cette législation aucune distinction ne sera faite entre nationaux et étrangers.

Si la matière reste soumise au droit commun, les solutions à adopter sont semblables à celles qui ont été données sous le n° 2; la faute doit être prouvée par le demandeur.

D. — Actions des ouvriers et préposés dans les ports.

Il y a lieu de traiter ces ouvriers et préposés comme l'équipage.

Conflits de lois en matière de Fret.

L'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime se rallie aux conclusions du rapport de la Commission de Paris (février 1909).

DANEMARK

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

Avant projet de traité sur le FRET.

L'avant-projet sur la question du fret a été pris en considération par notre société.

L'avant-projet diffère sur un point important de notre loi nationale en ce qu'il n'admet pas le fret de distance.

Ce fret a été admis dans notre loi depuis des siècles, et pour cette raison, notre gouvernement a jugé opportun en 1892 de le maintenir. Lors des délibérations sur l'avant-projet, un des membres de notre bureau, M. Middelboe, a estimé qu'il fallait conserver notre loi nationale dans sa forme actuelle. Les autres membres ont reconnu qu'une réforme de notre loi rencontrerait une vive résistance, mais nous avons pensé que l'avantage d'arriver à une règle uniforme est si grand que nous avons cru devoir renoncer au fret de distance.

La disposition de l'article 4 1er alinéa est conforme à l'article 126 de notre loi maritime. Dans la pratique, cependant, cette règle n'est usitée que par les petits navires. Presque toutes les chartes-parties des grands navires ont des stipulations toutes différentes en cas d'inexécution du contrat. Souvent, on a stipulé des dommages-intérêts dépassant la moitié du fret ou couvrant le préjudice juridiquement constaté, pourvu qu'il ne dépasse pas le fret entier.

Pour cette raison, Messieurs Johan Hansen, O. Liebe, O. B. Muus, et Middelboe estiment qu'il ne faut pas reproduire une règle qui est virtuellement abandonnée par les parties intéressées.

Sans méconnaître l'importance de cette considération, le soussigné Hindenburg préfère adopter le projet du Comité.

D'autres dispositions de l'avant projet ne sont pas tout à fait conformes à notre loi nationale. Les différences sont cependant de moindre importance, de sorte que nous pouvons accepter l'avant-projet dans son entier.

Copenhague, 10 juillet 1909.

(*S.*) JOHAN HANSEN,
O. B. MUUS,
OTTO LIEBE.
C. HINDENBURG,
VIGGO MIDDELBOE.

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

QUESTIONNAIRE

sur la réparation des dommages en cas d'accidents de personnes

---

RAPPORT

par M. RENÉ VERNEAUX
Secrétaire-général de l'Association française du Droit Maritime

---

Le Comité Maritime International met à son ordre du jour une matière très importante qu'il avait toujours réservée : la réparation des dommages causés aux personnes. A la vérité, il s'agit d'un problème qui se posait devant lui dès le début de ses travaux, puisque la responsabilité des propriétaires de navires a été l'objet de ses préoccupations dès sa fondation. Mais il a cru devoir en ajourner l'examen pour ne s'occuper que des dommages matériels : ainsi déterminé, le débat sur la responsabilité, qui s'est déroulé pendant dix années en une série de conférences dont la dernière a été celle de Venise, a pu aboutir à un système satisfaisant dont nous avons essayé, à plusieurs reprises, de démontrer les avantages (1) et qui

(1) *L'Unification du droit dans la matière de la responsabilité des propriétaires de navires* (Clunet 1900); *L'Industrie des transports maritimes,* II, p. 237 et s.; Rapports présentés à la Conférence de Liverpool et à la Conférence de Venise; *La Fortune de Mer,* Recueil de Législation, 1906.

doit être soumis à la Conférence diplomatique de Bruxelles. Il eût peut être été plus prudent de ne pas agiter le problème des dommages corporels à la veille de la réunion de cette Conférence. Quoi qu'il en soit, le Bureau permanent indique que le débat nouveau institué à Brême ne doit pas avoir d'influence sur le projet soumis à la Conférence diplomatique. C'est en le souhaitant que nous abordons l'étude du questionnaire proposé à l'examen des Associations natioles de Droit maritime.

Ce questionnaire invite celles-ci à traiter la matière dont il s'agit avec la plus grande ampleur, à la considérer dans les rapports de l'armateur avec les passagers transportés sur son navire, avec les tiers, avec l'équipage, avec les ouvriers employés au chargement et au déchargement. Il provoque ainsi un travail de comparaison générale du plus grand intérêt. Disons de suite que notre Association a été amenée toutefois à constater que la tâche du Comité maritime international ne doit pas s'étendre aussi loin et qu'il convient d'éliminer les accidents professionnels maritimes.

1re PARTIE

Droit comparé

Droit français

A. — Actions des passagers à l'égard du navire qui les transporte et actions des tiers à l'égard du navire non transporteur.

Conditions de la responsabilité

1. — En France, les conditions de la responsabilité résultent du droit commun contenu dans le code civil et

des règles du droit commercial maritime qui se trouvent énoncées dans le livre II du code de commerce.

Dans le code civil, il faut se référer aux articles 1382 et suivants qui forment, la base des actions en responsabilité en dehors des contrats et qui peuvent être invoqués également par les contractants.

Dans le code de commerce, il faut se référer à l'article 216, disposition capitale qui consacre le système de la responsabilité limitée à la fortune de mer et dont il est essentiel de pénétrer le sens pour apprécier les relations envisagées ici.

Si on ne consultait que son origine, le contrat de commande (1), on serait porté a y voir une construction toute spéciale. Mais les commentateurs ont voulu, en général, encadrer cet article de la manière suivante dans les dispositions générales relatives au mandat et à la préposition.

Le premier alinéa dispose que « tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ». C'est comme mandant, dit-on, que ce propriétaire est tenu, et tenu sur tous ses biens en principe, des engagements licites du capitaine ; il y a là une application des règles générales du mandat (art. 1998 du Code civil). D'autre part, c'est en tant que commettant qu'il est responsable des dommages causés par les délits ou quasi-délits du capitaine ; il y a là une application de l'article 1384 3° du Code civil. Or, est-ce bien en vertu d'un mandat que le propriétaire du navire

(1) Consulter R. de Sèze. *De la responsabilité des propriétaires de navires ;* R. Saleilles, *Étude sur l'histoire des sociétés en commandite,* Annales de droit commercial, 1895 ; Lyon-Caen et Renault. *Traité de droit commercial,* II, p. 293, et les divers écrits de M. de Valroger. *notamment son Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires.*

est tenu des engagements licites contractés par le capitaine dans la sphère de ses attributions ? Il ne choisit pas librement le capitaine, puisqu'il est tenu de le prendre dans la catégorie restreinte des personnes pourvues de brevet. Cette circonstance n'est peut-être pas de nature, à elle seule, à faire écarter l'idée de mandat. Mais voici une autre particularité de la situation. Le propriétaire peut se trouver tenu, sans qu'il y ait aucun choix de sa part. Ce peut être, en effet, sans son intervention et à son insu que le capitaine est placé au poste de commandant du navire. C'est ce qui se produit dans les cas suivants. Le capitaine meurt en cours de route ; le second est lui-même malade ou frappé de mort. Un nouveau capitaine est choisi par le consul ou par le commandant de la station navale. En second lieu, le navire peut être loué sans être équipé à une personne qui deviendrait l'armateur et choisirait le capitaine. Dans ces deux cas, le propriétaire n'en est pas moins tenu comme tel. Il en est de même dans le cas où, le navire étant vendu, un nouveau capitaine est choisi par l'acheteur avant l'accomplissement des formalités de mutation en douane ; resté propriétaire à l'égard des tiers, le vendeur peut être recherché par eux en vertu de l'article 216. C'est semble-t-il la démonstration que le propriétaire n'est tenu, en vertu de cette disposition, que comme propriétaire.

D'autre part, est-ce en vertu d'une responsabilité civile de préposant que le propriétaire du navire se trouve tenu des dommages causés par les faits illicites du capitaine ? Il est difficile de l'admettre, si l'on considère que cette dernière est basée sur la présomption d'une faute dans le choix du préposé ou d'une négligence dans l'exercice de l'autorité. La responsabilité du propriétaire existe, même quand il n'a pas choisi le capitaine. Elle existe encore, quand le capitaine a commis une négligence ou une erreur

dans l'exercice de son commandement nautique, c'est-à-dire dans des cas où son autorité est exclusive de toute autre. Elle existe pareillement, quand la faute est commise par un pilote obligatoire qui n'a même pas été choisi par le capitaine.

Dans ces conditions, il semble bien que l'on ne puisse voir dans le premier alinéa de l'article 216 une référence au droit commun du mandat et de la préposition et, dans le second, une exception, un privilège exorbitant. Faut-il parler d'abord d'un principe de responsabilité personnelle indéfinie, quand la loi fait dériver le risque du seul fait de la propriété, le ramène à la propriété et l'y ramasse ? La responsabilité a, dans le patrimoine exposé en aventure maritime, à la fois son origine et sa limite. Les créanciers dont la créance se rattache à cette aventure ont pour gage exclusif ce patrimoine. Dès lors, nous sommes en présence d'une fortune de mer qui ressemble singulièrement à celle du droit allemand, c'est-à-dire qui constitue un patrimoine d'exécution, et qui est aussi une organisation juridique rappelant à certains égards l'ancienne commande, dont elle dérive, et l'anonymat.

Ces observations ne doivent pas être perdues de vue dans l'interprétation du droit français pour les relations de l'armateur avec les tiers, d'une part, avec les passagers d'autre part. Ce dernier ordre de relations, qui nous occupe plus particulièrement en ce moment, doit être rapproché, puisqu'il s'agit d'un contrat de transport, des relations que fait naître le contrat de transport de marchandises : celui-ci crée un lien direct entre le chargeur et le capitaine, qui est responsable de la marchandise aux termes de l'article 221 du code de commerce. La jurisprudence française tend à considérer que, dans l'exercice de ses attributions légales, le capitaine est une personnalité distincte en laquelle résident les responsabilités corres-

pondant à ses attributions et que cautionne simplement le propriétaire jusqu'á concurrence du patrimoine de mer. A la vérité, ce n'est guère qu'à l'occasion du transport des marchandises que ces notions ont été affirmées ou que des décisions les impliquant ont été rendues, mais on est fondé a leur donner une portée générale s'étendant au transport des personnes, dont notre code de commerce ne s'occupe pas expressément ; les raisons de décider sont les mêmes, puisque l'accomplissement de ce transport rentre forcément dans les attributions du capitaine.

En réalité pour le transport des passagers comme pour celui des marchandises, on se trouve en présence de deux personnalités celle du propriétaire du navire et celle du capitaine. Il n'y a pas simplement un préposant couvrant son préposé, un transporteur unique qui serait l'armateur, assimilable à une compagnie de chemin de fer. Il y a un propriétaire de navire, responsable comme tel sur le navire et le fret des fautes du capitaine; il y a en outre ce dernier qui est responsable de ses fautes.

C'est sous le bénéfice de ces observations qu'il convient d'examiner la suite du questionnaire.

2-3. — Y a-t-il responsabilité présumée ou faut-il établir la faute ?

En matière de transport terrestre, la jurisprudence française a eu souvent l'occasion de se prononcer sur cette question. Il s'agissait de savoir si lorsqu'un voyageur était victime d'un accident au cours du transport, le voiturier était tenu dans les termes de l'article 1784 du code civil, c'est-à-dire ne pouvoir l'exonérer que par la preuve du cas fortuit ou de la force majeure, ou bien si ce voyageur ne pouvait obtenir une condamnation qu'en faisant la preuve de la faute du transporteur dans les termes du droit commun des articles 1382 et suivants du cote civil. Il y a eu

pendant un certain temps des divergences dans la jurisprudence. Aujourd'hui, il est admis que l'article 1784 du code civil ne s'étend pas aux personnes, la garde, telle qu'elle est imposée au voiturier par cette disposition découlant de l'idée de dépôt, dont les choses seules peuvent faire l'objet Par suite, le voyageur victime d'un accident doit faire la preuve d'une faute imputable au transporteur. C'est ce qui a été décidé maintes fois en matière de transport terrestre. (1) En matière de transport maritime, on peut citer l'arrêt de la Cour de Rouen du 13 janvier 1904 (Autran XIX, p. 686).

4-5-6. — Le vice ou défaut des choses donne-t-il lieu à recours ? Quelles preuves doivent être fournies à l'appui de ce recours ?

La question du vice caché du navire ou d'une de ses parties est une des plus intéressantes à envisager dans la détermination de la responsabilité de l'armateur. Ici, il convient tout d'abord d'éliminer le cas où il s'agirait de la conséquence d'une faute ou négligence du capitaine ou de l'équipage, hypothèse qui rentre dans la question de la responsabilité de l'armateur pour les fautes ou négligences de ce genre. La question que nous avons à examiner est celle du vice caché ne résultant pas d'une telle faute.

Au sujet de cette hypothèse, on avait pu craindre un moment de voir la jurisprudence française s'orienter dans le sens de la thèse de la responsabilité « du fait des choses » d'après laquelle le vice caché engagerait la responsabilité personnelle du propriétaire comme risque inhérent à la propriété. Aujourd'hui la jurisprudence de notre pays se trouve fixée dans un sens contraire par un important arrêt

(1) Cass. 14 décembre 1903, S. 1904, I. 261 ; Paris. 14 janvier 1903, Gaz. Trib. 2e partie 1903, I, 360 : Grenoble 30 janvier 1904, S. 1906. 2.94.

de la Cour de Cassation du 2 avril 1901 (Autran XVII, p. 5), duquel il résulte que le vice caché n'engage à aucun titre la responsabilité de l'armateur : « Le capitaine, dit cet arrêt, n'a commis aucune faute en acceptant le commandement d'un navire dont l'un des agrès était atteint d'un vice caché; de son côté, l'armateur contre lequel on ne relève aucun fait personnel ne saurait être tenu des vices cachés de son navire, chose essentiellement mobilière et qu'il n'avait point, en tout cas, sous sa garde ».

Personnes pouvant agir en responsabilité

Lorsqu'un passager meurt par suite d'un accident imputable à une faute, l'individu lésé par sa disparition a une action en réparation qui naît en sa personne et qui lui appartient, abstraction faite de tout droit successoral. C'est ainsi que la femme, non héritière, a une action personnelle.

Dommages-intérêts

Les dommages-intérêts comprennent tout le préjudice direct et seulement ce préjudice. Le juge, ayant un pouvoir discrétionnaire d'appréciation, peut tenir compte du préjudice moral.

Il n'y a pas en France de disposition législative fixant une limite *en chiffres* aux dommages-intérêts. Il n'y a pas non plus de projet de loi actuellement déposé et tendant à fixer une limite de ce genre. En définitive, il n'y a d'autre limite que celle qui résulte de l'article 216 du code de commerce, à savoir la limitation de la responsabilité au patrimoine de mer.

Clauses contractuelles d'exonération

Peut-on s'exonérer par contrat de la responsabilité fixée par le droit commun?

La jurisprudence française a eu rarement l'occasion de se prononcer sur la validité de la clause d'exonération appliquée aux lésions corporelles. On ne peut guère citer qu'un arrêt de la Cour d'Alger du 20 janvier 1892 (D. 92. 2. 564), qui, dans ses motifs au moins, donne à cette clause la portée de dégager l'armateur même à raison des accidents causés aux passagers (1).

Prescription

Il n'y a pas de courte prescription pour les actions relatives aux dommages corporels. Ces actions sont soumises seulement à la prescription de trente ans, soit à celle de dix ou du trois ans, s'il y a eu crime ou délit (art. 637 et 638 C instr. crim.) Il a été jugé notamment par la Cour de Rennes, le 19 avril 1898 (Autran, XIV, p. 340), que la prescription d'un an édictée par l'article 436 nouveau du code de commerce s'applique uniquement aux actions qui ont pour objet le dommage causé aux choses.

Nationalité

Les étrangers et les nationaux sont, au point de vue de la législation française, placés sur la même ligne.

B. — Actions de l'équipage. — Actions des ouvriers et préposés employés dans les ports à bord du navire ou à son service.

Il s'agit ici des actions qui dérivent des accidents professionnels.

---

(1) On ne saurait, à notre avis, invoquer en sens contraire le jugement du tribunal civil de la Seine du 16 juillet 1907 (Autran, XXIII, p. 222), ni l'arrêt de la Cour de Paris du 4 mars 1909, décisions rendues dans l'affaire du *Chodoc*. Ces décisions ne tranchent pas la question de principe qui nous occupe.

En France, les accidents professionnels des marins font l'objet de l'article 262 du Code de Commerce et de la loi du 29 décembre 1905. Cette loi a remplacé celle du 21 avril 1898, qui avait créé une caisse de prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession. Moyennant la taxe plus élevée que la loi de 1905 met à la charge de l'armateur, celui-ci est affranchi, en ce qui touche le risque professionnel, de la responsabilité civile des fautes du capitaine ou de l'équipage. Il ne répond que de sa faute personnelle intentionnelle ou inexcusable, et sous déduction des indemnités ou pensions dues par la caisse de prévoyance.

Quant aux actions dérivant des accidents des ouvriers des ports, elles sont régies par la législation générale, sur les accidents professionnels (loi du 9 avril 1898, modifiée par plusieurs lois subséquentes).

IIme PARTIE

Résolutions devant servir de base à une entente internationale

A. — Passagers à l'égard du navire transporteur.

1. — Est-il désirable de régler internationalement la réparation due aux passagers par le navire transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles ?

2. — Convient-il que cette responsabilité soit présumée, comme une conséquence du contrat de transport, ou faut-il que le passager prouve qu'une faute a été commise par le capitaine, l'équipage, ou un préposé de l'armement ? A qui doit incomber la preuve que le dommage a été causé par cas fortuit ou de force majeure ?

3. — Quelle solution faut-il adopter lorsqu'un accident

est dû à un vice ou défaut du navire ou d'un engin du bord ? Faut-il distinguer entre un vice caché et un vice apparent ?

4. Quelle est la base des dommages-intérêts ? Faut-il y comprendre le dommage moral ? Faut-il y comprendre les dommages indirects et médiats ?

5. — A qui convient-il de donner action ? A la partie lésée ? A la veuve, aux enfants et descendants ? A tous héritiers ?

6. — Est-il recommandable que la loi introduise une limite maxima pour les dommages-intérêts alloués en cas d'accidents aux personnes ?

7. — L'action doit-elle être subordonnée à la preuve que la victime était le soutien des parties demanderesses.

8. — Faut-il permettre de s'exonérer par contrat de la responsabilité de droit commun ?

9. — Faut-il mettre sur le même pied les étrangers et les nationaux ?

10. — Quelle prescription convient-il d'admettre pour l'action ?

L'Association française a examiné les différentes questions ainsi posées. Les solutions qu'elle propose peuvent être, pour la plupart, brièvement exprimées. Il n'y aura lieu de donner quelques développements que sur les questions 6 et 8.

1. — Il convient de régler internationalement la réparation due aux passagers par le navire transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle. Sans doute, dans les relations qui sont envisagées ici, les conflits de lois sont moins à redouter que lorsqu'un litige fait naître les actions des tiers ; c'est la loi du pavillon qui devrait être appliquée à tous les passagers. Peut-être suffirait-il d'adopter une règle commune en ce sens. Néanmoins, l'Association a

estimé finalement qu'il valait mieux chercher à poser des règles uniformes complètes sur la matière.

2. — Il lui a paru que, conformément à la jurisprudence qui a prévalu en France, la responsabilité du transporteur ne devait pas être présumée et que l'action du passager devait supposer qu'il faisait la preuve d'une faute imputable au transporteur.

3. — Si l'accident est dû à un vice ou défaut du navire ou d'un engin du bord, il convient d'appliquer purement et simplement le droit commun qui oblige le demandeur à faire la preuve d'une faute précise et déterminée. Par suite, en cas de vice apparent, il y aura presque toujours une faute engageant la responsabilité de l'armement. Au contraire, en cas de vice caché, la théorie de la responsabilité « du fait des choses » devant être écartée, il n'y aura pas en principe responsabilité de l'armement ni du capitaine. Le juge aura la faculté, dans certains cas, de décider qu'il y a faute parce que le vice caché pouvait être découvert par une vigilance plus attentive, par des expériences auxquelles la prudence recommandait de recourir. Mais il n'aura pas la faculté de décider que le vice caché engage, par lui même et sans autre preuve, la responsabilité du propriétaire et du capitaine. Il lui faudra spécifier qu'une négligence a été commise et en quoi elle consiste et, pour en admettre la réalité, il devra se montrer d'autant plus circonspect, que dans les divers pays, des lois d'une époque récente ont multiplié les précautions relatives à la constatation de la navigabilité du navire et du bon état de ses engins et appareils.

4. — Les dommages-intérêts doivent correspondre au préjudice immédiat et direct seulement. Ils ne doivent pas comprendre les dommages indirects et médiats.

5. — L'action en responsabilité doit appartenir à la personne lésée, qui subit personnellement ce préjudice

immédiat et direct. Par suite la qualité d'héritier ne suffit pas pour qu'on puisse l'exercer.

6. — Il est à recommander que la loi introduise une limite pour les dommages intérêts alloués en cas d'accidents aux personnes.

7. — L'action ne doit pas nécessairement être subordonnée à la preuve que la victime était le soutien des parties demanderesses, mais cette preuve est une de celles qui justifieront du préjudice éprouvé.

8. — Il ne faut pas permettre de s'exonérer par contrat de la responsabilité limitée qui sera admise.

9. — Il ne convint pas de distinguer entre les étrangers et les nationnaux.

10. — Il convient d'admettre, pour l'action en dommages intérêts relative aux lésions corporelles, la même prescription que pour l'action concernant les dommages matériels.

Telles sont les solutions résultant de la discussion forcément sommaire à laquelle a donné lieu la série des questions susénoncées de la part de l'Association française. Parmi ces questions, deux ont retenu plus particulièrement son attention. Ce sont celles qui sont formulées sous les numéros 6 et 8 et qui lui ont paru être le siège même de la difficulté. Bien qu'il soit indiqué dans la circulaire du Bureau permanent que la question de la limitation de la responsabilité est encore réservée, ces questions y touchent et ont provoqué une discusion dont il importe de résumer les principaux traits.

Suivant une opinion, on devrait appliquer aux lésions corporelles les règles proposées par le Comité Maritime International pour les dommages matériels, et d'après lesquelles l'armateur n'est tenu que sur le navire, le fret et leurs accessoires, avec faculté de libérer ce patrimoine par le paiement d'une somme de 8 livres par tonne (et de substituer au navire sa valeur). D'autre part, il convien-

drait de permettre à l'armateur de stipuler l'exonération des fautes du capitaine, aussi bien à l'égard des passagers qu'à l'égard des marchandises. Ces solutions se justifient par les considérations suivantes : *a*) Elles sont conformes à la tradition continentale, d'après laquelle le système de la responsabilité restreinte à la fortune de mer a été appliquée sans distinction aux deux catégories de dommages. (En ce qui touche spécialement la clause d'exonération, si la jurisprudence française n'a guère eu l'occasion de s'affirmer, du moins on peut citer arrêté susvisé de la Cour d'Alger dans le sens de la validité de cette clause appliquée aux passagers (20 janvier 1892)). *b*) Ces règles apparaissent comme justifiées rationnellement si l'on considère le fondement de la responsabilité du propriétaire, laquelle n'est pas, du moins d'après une interprétation, une responsabilité de préposant, mais une garantie d'une nature spéciale dérivant de la qualité de propriétaire, se cantonnant dans la propriété, et disparaissant conséquemment avec elle, comme disparaît la garantie fournie par une Société anonyme dont tout l'actif est anéanti. *c)* Cette comparaison est d'autant plus intéressante à noter qu'en fait, un navire constitue fréquemment, notamment en Angleterre, tout l'actif d'une petite société (*single ship company*), procédé de droit commun qui permet aux propriétaires de restreindre leur responsabilité du patrimoine de mer. Sans doute, on objecte à l'argument tiré de cette comparaison que, dans le cas du navire constitué en société, il y aura en général une indemnité d'assurance qui fera partie de l'actif et remplacera le navire disparu comme gage des créanciers. Mais il convient de faire abstraction de la pratique de l'assurance, puisque l'assurance n'est qu'une précaution dont l'armateur peut se passer à son gré. Ainsi, on ne peut empêcher, en l'état du droit commun commercial, qu'un créancier pour lésion corporelle ne se

trouve sans gage utile : il ne convient pas d'édicter des règles nouvelles bouleversant le système de la fortune de mer, alors que l'on est bien obligé de laisser d'une autre manière les propriétaires d'un navire limiter leurs risques à cette fortune. *d)* En définitive, l'expédition maritime comporte des risques divers acceptés respectivement par ceux qui font confiance au capitaine, maître de la conduite du navire : l'armateur lui confie son navire, le chargeur sa marchandise, le passager sa vie. Il faut tenir compte du risque accepté par le passager, comme par le propriétaire lui-même, en ce qui touche l'erreur de jugement, la faute nautique de l'homme investi de la conduite du navire. *e)* S'il est vrai que les législateurs doivent se préoccuper de la sécurité des vies humaines, il faut reconnaître qu'ils ne peuvent le faire utilement que par des mesures préventives telles que celles qui ont été édictées depuis une époque récente, mais que l'admission d'une responsabilité personnelle de l'armateur, comme en Angleterre, jusqu'à concurrence d'un chiffre déterminé, ne donnera jamais une satisfaction sérieuse à la préoccupation de sécurité. *f)* Elle ne donne pas satisfaction non plus aux préoccupations humanitaires, puisque les créanciers les plus intéressants peuvent n'avoir qu'une somme infime dans la répartition du gage limité, absorbé presque complètement par les sinistrés les plus riches. *g)* Le système de la fortune de mer appliqué aux créanciers pour lésions corporelles est simple et permet d'aboutir à l'unification, tandis que la recherche d'une responsabilité spéciale au profit de ces créanciers entraîne des difficultés telles qu'elle risque de compromettre tout le travail du Comité Maritime International.

En sens contraire, on a préconisé l'adoption d'une responsabilité personnelle limitée à un certain chiffre par tonne, conformément à la loi anglaise.

D'autres membres de l'Association, reconnaissant les inconvénients de la limitation globale anglaise, ont proposé : 1° la fixation d'une responsabilité personnelle, dans la limite d'un maximum à déterminer, *par passager;* 2° l'obligation pour l'armateur d'assortir le billet de passage (pour ce maximum) d'une police d'assurance conférant au passager une action directe contre l'assureur ; 3° la prohibition des clauses d'exonération tendant à supprimer la responsabilité qui serait ainsi créée.

Cette discussion a fait apparaître une grande division dans les esprits. Il en est ressorti aussi qu'on se heurte à des difficultés quand on essaie de faire cadrer un système nouveau avec le système adopté à Venise.

Finalement l'Association s'est bornée à émettre actuellement, à la majorité, les avis suivants : *a*) Il y a lieu d'admettre, en ce qui touche les lésions corporelles et pertes de vies, une responsabilité personnelle limitée, qui serait d'ordre public et dont, par suite, on ne pourrait s'affranchir au moyen d'une convention. *b*) Il est désirable que le Comité Maritime International élabore, sur la responsabilité des propriétaires de navires, un système d'ensemble qui règle cette responsabilité, tant à l'égard des personnes qu'à l'égard des choses.

L'Association française a d'ailleurs exprimé à cette occasion le regret d'avoir été saisie de ces importantes questions trop tard pour être en mesure de les étudier d'une manière approfondie.

B. — Actions des tiers à l'égard des navires non transporteurs

En ce qui touche ces actions, les observations qui précèdent contiennent les réponses susceptibles d'être données, quant à présent, par l'Association française en l'état de ses délibérations.

C. — Actions de l'équipage

Il est proposé d'examiner les mêmes questions que sous la lettre A, sauf que la question 2 doit être conçue comme suit :

Convient-il que cette responsabilité soit réglée par le droit commun, ou qu'elle le soit par une législation spéciale? Quelles doivent être dans l'un ou dans l'autre cas, les preuves à fournir par la victime ou ses ayants-droit, spécialement quant à la question de faute?

L'Association répond ci-après.

D. — Actions des ouvriers et préposés employés dans les ports à bord du navire ou à son service?

Il y a lieu, dit le questionnaire de répondre aux mêmes questions que pour l'équipage.

L'Association française remarque qu'aujourd'hui les accidents professionnels dont sont victimes les gens de mer et les ouvriers des ports font l'objet dans la plupart des pays de lois récentes qui sont d'ordre essentiellement national, qui sont issues de conceptions spéciales et dont quelques unes reposent sur des systèmes financiers à part. Dans ces conditions, il lui apparaît qu'il est impossible de chercher utilement, à l'heure actuelle, à réaliser l'unification en cette matière et elle conclut qu'il est préférable de s'abstenir de faire des efforts en ce sens.

HONGRIE

ASSOCIATION HONGROISE DE DROIT MARITIME

CONCLUSIONS FINALES

relatives aux Textes proposés par la Commission de Paris sur la question du Fret

ART. 1. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'arrivent pas à destination, sauf les cas ci-après exceptés.

ART 2. — Le fret est dû :

1. pour les marchandises dont la valeur est admise en avarie commune ;
2. pour les marchandises qui ont péri en cours de route par leur nature ou vice-propre ;
3. pour les marchandises qui sont vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie provenant, soit de leur nature ou vice-propre, soit d'une fortune de mer :
4. pour les marchandises employées ou vendues au cours du voyage en raison des besoins urgents du navire.

Au cas prévu à l'art. 2, 3°, il faudra cependant tenir compte du prix obtenu pour les marchandises vendues, et au cas prévu au 4° de la valeur qu'elles auraient eue au port de destination.

ART 3. — Lorsqu'après le départ le navire est empêché d'achever le voyage, le capitaine a droit au fret convenu si la marchandise arrive néanmoins à destination par ses soins. Si la réexpédition ne peut se faire que moyennant un fret supérieur, la différence en plus est à charge de la marchandise.

La phrase « sauf le droit du chargeur d'effectuer lui-même la réexpédition ou de disposer autrement des choses transportées » paraît injuste, puisque cette disposition donne lieu à la possibilité, que le chargeur en profitant du prétexte d'une petite différence de fret, puisse disposer de la marchandise au port de refuge, soit en la réexpédiant, soit en la vendant pour réaliser de cette manière un profit aux dépens de l'armateur, qui se trouve privé du fret même dans le cas où il a amené le navire presque jusqu'à destination.

L'Association émet le vœu, que la conférence de Brême trouve une solution plus équitable.

ART. 4. — *Au cas d'affrètement du navire en totalité*, si le chargeur ne livre pas la marchandise engagée, il doit le demi-fret à titre d'indemnité forfaitaire. S'il n'en charge qu'une partie, il doit le fret en entier et pour le chargement complet spécifié au contrat.

Au cas d'affrètement d'une partie proportionnée du navire, ou d'un espace précisément indiqué, comme au cas d'un affrétement par colis, le chargeur qui ne charge qu'une partie ou rien de la marchandise doit le fret en entier, mais il a toutefois droit à une réduction proportionnelle s'il prouve, que d'autres marchandises ont été chargées en remplacement.

Le chargeur qui, hors le cas prévu à l'art. 4, retire ses marchandises, est tenu de payer le fret en entier et d'in-

demniser le capitaine de tous les frais et dommage occasionnés par le retrait.

ART. 5. — Les surestaries doivent bénéficier des mêmes garanties que le fret.

Elles sont dues sans mise en demeure ni formalités.

ALLEMAGNE

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL

RAPPORT

de l'Assemblée générale du 22 Juin 1909, tenue à la salle A de l'Institut des abonnés de la Bourse de Hambourg.

Présents entre autres : M. le Prés. Dr. F. SIEVEKING, président ; MM. Dr. JOH. BEHN, le Présid. Dr. MARTIN, du Tribunal Suprême Hanséatique, le Juge Dr. SCHAPS, le Dr. GÜTSCHOW, EICHENBERG (de la Chambre de Commerce), le Dr. ALFRED SIEVEKING de Hambourg, l'avocat EDZARD, Dr. FINKE, WUPPESAHL et GRONINGER de Brême, le Conseiller du Trib. civ. Dr. MEYER, le Consul SUCKAU de Lubeck, Prof. Dr. NIEMEYER de Kiel, ADOLF SCHIFF, directeur de banque à Elsfleth, ce dernier représentant la Chambre de Commerce d'Oldenbourg.

Législation sur le Fret.

LE PRÉSIDENT fait observer que d'après le projet soumis à l'assemblée trois objets sont soumis à la délibération, à savoir : la suppression du fret de distance, la réglementation uniforme du fret sur le vide et enfin quelques questions relatives aux surestaries.

Le fret de distance est alloué par le droit allemand

lorsque le navire, le voyage une fois commencé, se perd par force majeure (H G B § 630, 628) ou lorsqu'une des parties, le voyage une fois commencé, renonce à l'exécution du contrat à raison d'une guerre qui survient ou d'une disposition de l'autorité frappant le navire ou la cargaison (H G B § 634, 629). La suppression du fret de distance entraînerait les modifications suivantes dans les dispositions du Code de Commerce.

§ 630 al. 1 phrase 2 et al. 2 viennent à tomber et l'al. 1 phrase 1 devrait être complété comme suit :

« Le fréteur n'a pas droit en ce cas au fret convenu. »

§ 631, 634 al. 5 et 6, § 640 al. 1 phrase 3 devraient disparaître.

Le Consul Suckau (Lübeck). — Le projet de Paris va même plus loin que le droit anglais. D'après le droit anglais le fret de distance est dû à tout marin, lorsque l'affréteur en cas d'interruption du voyage, entreprend lui-même de faire parvenir sa marchandise à destination. La suppression du fret de distance entraîne des conséquences fort pénibles pour l'armateur. L'orateur reprend l'exemple cité par M. Marais à la Commission de Paris : Un voyage de New-York à Cherbourg est abandonné à Brest. Pareils faits se présentent également dans le trafic de la Baltique. Il est souvent difficile si pas impossible pour le capitaine en pareil cas d'affréter un autre navire pour le restant du voyage ou de faire parvenir la marchandise à destination, par exemple à raison des droits de douane. Il serait injuste de ne pas allouer de fret de distance dans des cas pareils. Quant au calcul du fret de distance, l'orateur au cours d'une carrière de plus de 20 ans n'a jamais vu ou n'a du moins vu que rarement naître des difficultés sous ce rapport.

Il conclut en conséquence au maintien du fret de dis-

tance reconnu d'ailleurs par les législations russe et suédoise.

M. Groninger (Brême) attire l'attention sur le cas suivant :

Un navire effectuant le trajet de Pensacola à Newcastle éprouva des avaries dans la Manche et fut obligé d'y abandonner son voyage. Il n'y eut pas moyen de trouver un autre navire pour compléter le voyage. Le propriétaire de la cargaison la vendit toutefois à Portsmouth au même prix qu'il aurait obtenu à Newcastle. Le tribunal anglais refusa à l'affréteur le paiement du fret. Il se présente également souvent que, alors même que le capitaine trouve un autre navire en remplacement du sien, le fret de ce navire soit supérieur au fret convenu pour le voyage entier et que le capitaine à raison de ce fait seul, soit obligé de renoncer à faire parvenir la marchandise à destination. Il est injuste de refuser un fret de distance dans de pareils cas. L'orateur conclut en conséquence au maintien du principe du droit allemand. Il est toutefois d'accord pour que le calcul du fret de distance s'effectue selon un mode différent de celui prévu par cette législation.

M. Edzard (Brême) se prononce également pour le maintien du fret de distance. Il faudrait en tout cas, lorsque le destinataire prend sur lui la réexpédition de la marchandise, que la différence éventuelle de fret revînt au 1er capitaine.

M. Brodmann (Hambourg). — L'affrètement est un louage d'ouvrage. Cette conception est non seulement la seule qui soit juridique, elle est encore la seule qui contienne la solution pratique du problème en discussion. Le

calcul du fret de distance tel qu'il se fait d'après le droit allemand est à coup sûr favorable à l'armateur. Mais elle est une injustice grave à l'égard du propriétaire de la cargaison. Une modification dans le mode des calculs en faveur de ce dernier rendrait le calcul fort difficile et aurait pour conséquence de le soumettre aux chances d'une preuve à faire.

EICHENBERG (Hambourg). — Le commerce n'est pas intéressé au maintien du fret de distance. Les intéressés au chargement n'assurent pas le fret. Le droit allemand impose aux destinataires non seulement la charge de la perte des marchandises mais encore celle du fret de distance.

M. NIEMEYER (Kiel) se prononce également en faveur de la suppression du fret de distance.

Il n'est pas seulement vrai de dire que la suppression du fret de distance est juridiquement exacte, elle est encore un stimulant efficace pour amener l'armateur a faire parvenir la marchandise à destination et pour accomplir de la sorte ses obligations contractuelles. Une autre circonstance à relever en faveur du projet de Paris est qu'un accord international est plus facilement réalisable en cas de suppression qu'en cas de maintien du fret de distance.

M. GRONINGER (Brême). — Il ne faut pas argumenter de l'assurance. Le fait qu'on peut s'assurer contre les périls de la mer peut être invoqué à l'appui comme à l'encontre du maintien du fret de distance, puisque le propriétaire de la marchandise peut contracter une assurance sur le fret s'il juge opportun de le faire.

Mais l'armateur a fait des débours et il doit en être remboursé.

M. WUPPESAHL (Brême). — Il faut en tout cas, si on supprime le fret de distance, qu'on laisse au capitaine l'alternative de faire ou de ne pas faire être la marchandise à destination. Il ne faut pas que le propriétaire de la cargaison ait la faculté de réexpédier sa marchandise et de laisser le capitaine sans dédommagement.

Dr GÜTSCHOW (Hambourg) fait remarquer que le projet de Paris laisse cette alternative au capitaine.

Maintenir en même temps le fret de distance c'est aller, au point de vue législatif, au devant de difficultés considérables et de discussions prolongées quant au mode de calcul à adopter.

M. EDZARD demande comment il faut comprendre l'al. 2 de l'art III de Paris. Cet article est interprété en ce sens que le capitaine peut faire ou ne pas faire être la marchandise à destination, à son choix. S'il renonce à faire être la marchandise à destination il ne reçoit pas de fret; s'il entreprend sa réexpédition il reçoit le fret stipulé. Si toutefois le fret nouveau est supérieur au fret primitivement convenu (p. ex. fret Cap de Bonne Espérance à Marseille fr. 100; avaries à Ste-Hélène, fret nouveau Ste-Hélène-Marseille fr. 110) le destinataire n'est tenu que du fret nouveau et celà même alors que la réexpédition se serait faite avec son approbation. Dans ce cas le propriétaire de la cargaison aurait par conséquent le droit de résilier le contrat d'affrètement et de disposer lui-même de sa marchandise.

LE PRÉSIDENT précisa ensuite la question en discussion de la manière suivante : faut-il — sous réserve du droit de réexpédier la cargaison que l'art. III du projet de Paris alloue au capitaine — refuser désormais au fréteur

le droit au fret de distance dans les cas dans lesquels ce fret est alloué par le Code de Commerce allemand ?

L'assemblée répond affirmativement à cette question par 15 voix contre 4 et les articles I et III du projet de Paris sont en conséquence adoptés.

Article II du projet de Paris.

No 1) Il est fait remarque que le § 618 al. 2 du Code de Commerce réserve le règlement du fret en cas de perte de la cargaison, ce règlement devant se faire conformément aux règles sur l'avarie commune. L'assemblée décide en conséquence de supprimer le 1°.

N° 2) Il est fait remarque que le Code de Commerce mentionne expressément les animaux morts en cours de voyage et ce à raison du fait que la cause naturelle ou accidentelle de la mort pouvait être douteuse (dans le cas par exemple ou à la suite d'un heurt l'animal a la patte cassée et meurt). L'assemblée décide en conséquence d'ajouter au n° 2 ce qui suit « de même pour les animaux qui meurent en cours de route ». L'ajoute d'un texte reproduisant la disposition des al. 1 et 2 du § 616 du Code de Commerce fut abandonnée, ces dispositions étant vieillies.

N° 3. M. Edzard (Brême) attire l'attention sur le fait que du coton à dû être vendu parce que son transport ultérieur mettait le navire et la cargaison en danger d'incendie.

M. Groninger (Brême) exprima l'avis que dans ce cas l'armateur ne perdrait pas son droit au fret. Il s'agit ici non pas d'une circonstance de force majeure atteignant le navire — le navire est en état d'achever le transport de la

marchandise — mais d'une circonstance de force majeure qui frappe la cargaison. Le fret entier est dû par conséquent, tout comme dans les cas signalés par M. de Rousier de marchandises ayant dû être détruites en cours de route par une mesure de l'autorité sanitaire. (Procès verbal de la Commission de Paris, page 7 in fine). L'assemblée décide en conséquence d'ajouter au 3° le membre de phrase suivant :

« de même que pour des marchandises qui sont détruites ou vendues en cours de route en exécution d'une mesure de police, si le navire se trouvait pret et en état de continuer le transport. »

Quant à l'art. 2 M. Gütschow (Hambourg) fait remarquer que le mode de calcul du Code de Commerce (§ 541, 611, 612) est plus simple et par conséquent préférable.

M. Brodmann (Hambourg) insiste sur le fait qu'au cas où le produit de la vente serait supérieur à la valeur de la marchandise à destination, la différence devrait revenir au propriétaire de la cargaison et non au fréteur.

M. le Président fait remarquer que toute la question soulevée par l'art. 2 est étrangère à la législation sur le fret et doit trouver en réalité sa place parmi les dispositions sur la responsabilité de l'armateur.

L'assemblée se ralliant à cette observation supprime l'art. 2 en tant qu'étranger à la législation sur le fret.

Article 4. (Fret sur le vide). **Art. 5.** (Surestaries).

M. le Président fait remarquer que ces dispositions en tant qu'elles s'écartent du droit allemand ne paraissent nullement devoir être approuvées, telle par exemple la proposition faite de n'allouer que le demi-fret en cas de

chargement en cueillette. Les dispositions du projet de Paris ne lui semblent d'ailleurs ni suffisamment mûries ni suffisamment travaillées pour pouvoir servir de base à une discussion. Il propose en conséquence de recommander au Congrès de Brême l'adoption des dispositions du code de commerce allemand qui contient à cet égard une réglementation bien mûrie et repondant à toutes les exigences de la pratique.

Les mêmes observations s'appliquent à son avis à l'article 5 du projet de Paris. Le paragraphe 1 est une maxime théorique, nullement adoptée comme telle à rentrer dans un texte de loi. Quant aux questions tranchées par l'art. 2, le code de commerce allemand peut encore une fois servir d'exemple d'une législation claire, bien conçue et pratique. C'est ainsi que, d'après lui, le projet de Paris qui néglige complètement de déterminer quand un navire doit être considéré comme prêt à charger ou à décharger, omet de fixer ce qui constitue la base de toute demande de surestaries.

L'assemblée se rallie à ces considérations et décide en conséquence à l'unanimité de recommander au Congrès de Brême pour le réglement des questions formant l'objet des articles 4 et 5 du projet de Paris, l'adoption du droit allemand.

Responsabilité en cas de perte de vies humaines

Quelques jours avant l'assemblée générale du 22 Juin 1909, le signataire de la présente notice reçut de M. le S. G. Louis Franck une lettre avec 2 annexes.

Il eût fallu pour répondre au désir y formulé constituer une commission destinée à faire rapport à une nouvelle assemblée générale dont le rapport eut ensuite encore dû être traduit par les soins du Bureau permanent du Comité Maritime en français et en anglais. Tout cela n'était plus possible avant le Congrès de Brême. Le soussigné se permet, afin de contribuer dans la mesure du possible au travail demandé, d'esquisser en quelques traits les principes du droit allemand relativement à la responsabilité en cas d'accidents de personnes. Des travaux et des délibérations ultérieures répondront d'une manière plus précise aux questions posées dans la 1re partie de l'annexe I et fixeront l'attitude à prendre au point de vue de l'internationalisation.

Principes généraux.

A. Qui est tenu de réparer ? *Responsabilité du fait personnel :*

La réponse se trouve au § 823 du B G B (Code Civil allemand). Voici le texte de ce paragraphe : « Quiconque par dol ou par faute porte préjudice à la vie, au corps ou à la santé d'une personne sans avoir le droit d'agir de la sorte, a l'obligation vis à vis de cette personne de réparer le dommage causé par son fait » Si l'acte dommageable a été posé par plusieurs personnes en commun ou s'il n'est pas possible de déterminer laquelle des personnes qui y ont participé est l'auteur du préjudice, tous les participants sont tenus solidairement de la réparation. Les agents provocateurs sont mis sur le même pied que l'auteur, de même que les complices c'est-à-dire les personnes qui

ont assisté l'auteur d'une manière effective par leurs conseils ou par leurs actes. (B G B § 830, 840, al. 1.

Responsabilité du fait d'autrui.

1. Dans le cas de responsabilité quasi-délictuelle (c'est-à-dire, lorsque l'action en responsabilité se fonde sur un fait et non sur un contrat préexistant à ce fait) le commettant ne répond du préposé que lorsque le préjudice résulte de ce que le commettant a manqué aux soins qu'exige la vie courante soit dans le choix du préposé *(culpa in eligendo)* soit dans l'apport des outils qu'il a à fournir, soit dans la conduite des opérations dont la direction lui incombe (B G B § 831 al. 1).

La question de savoir si le préposé est également responsable se détermine conformément au § 823. Si le préposé est également responsable, il y a responsabilité solidaire conformément au § 840 al. 1.

2. Dans le cas de responsabilité contractuelle (c'est-à-dire lorsque l'action se fonde sur un contrat et non sur le seul fait dommageable) le contractant répond de la faute de ses substitués comme de la sienne propre. La loi permet toutefois de s'exonérer de la responsabilité du chef de dol ou de faute des substitués (B G B § 278).

En cas de solidarité le dommage dans les rapports entre ceux qui sont tenus de la réparer, se répartit, sauf convention contraire, d'une manière égale. Toutefois dans le cas du § 831 (voir supra sub 1) le préposé seul supporte le dommage.

B. Qui a droit à la réparation ?

Tout d'abord la victime ou ses héritiers pour autant qu'il s'agisse d'un dommage pécuniaire. Le droit à la réparation du dommage qui n'est pas pécuniaire (voir

supra sub 2) ne passe aux héritiers que s'il a été reconnu par convention ou si l'instance est engagée (p. ex. par la signification de l'ajournement)

Droit à la réparation de tiers :

1. En cas de mort ont droit à des dommages-intérêts ceux auxquels le défunt était légalement obligé ou pouvait légalement être obligé au moment de l'accident de fournir une pension alimentaire à condition que le décès leur ait enlevé ce droit. Il suffit que, au moment de l'accident, le tiers ayant droit fût conçu. Il ne faut pas qu'il fût né. (B G B. 844 art. 2).

2. Si la victime était légalement obligée de fournir à un tiers des services dans sa maison ou son commerce, ce tiers a droit à des dommages-intérêts, si la mort ou l'accident le prive de ces services (B G B § 845).

3. En cas de mort, les frais funéraires doivent être payés à celui qui est obligé de les supporter (B G B § 844 art. 1).

C. Quel est le dommage dont il est dû réparation ?

La personne obligée de réparer le dommage a tout d'abord l'obligation de rétablir la situation qui existerait si la circonstance qui l'oblige à la réparation ne s'était pas produite.

Ceci comprend dans le cas de blessure ou de maladie la guérison.

La personne qui a droit à la réparation a la faculté d'exiger une somme d'argent en remplacement. Pour autant que le rétablissement de la situation est impossible ou ne suffit pas à dédommager la victime, la personne tenue de réparer doit dédommager la victime en argent (B G B § 249, 251 art. 1).

1. Les dommages-intérêts comprennent le bénéfice perdu et la perte qu'entraîne l'accident dans le gain ou la perspective d'avenir de la victime.

2. En cas de lésion corporelle, la victime peut également réclamer des dommages-intérêts équitables à raison du dommage qui n'est pas pécuniaire (Schmerzengeld c'est-à-dire dommage moral).

Cette action ne passe pas aux héritiers (B G B § 847 art. 1 voir supra sub b au début).

3. Le paiement des dommages-intérêts s'effectue au moyen d'une rente trimestrielle payable par avance. (La personne qui a droit à la réparation peut aussi réclamer pour des motifs graves un paiement en capital), quand et pour autant que :

a. en cas de lésion corporelle l'accident entraîne la suppression ou la diminution de la puissance acquisitive de la victime ou une augmentation de ses besoins (p. ex. nécessité d'une nourriture plus chère à raison de la situation physique).

β en cas de mort ou de lésion corporelle, des tiers ont droit à une réparation à raison de ce qui a été dit supra sub b 1 et 2.

La base à prendre est la durée présumée de la vie de la victime respectivement des services à fournir par elle (B G B § 843, 844, 845, 760).

La circonstance qu'une personne autre que la victime doit également fournir une pension ou des services à la personne qui a droit à réparation est sans influence sur l'action en dommages-intérêts.

4. Quant aux frais funéraires voir b 3.

D. Exceptions. — Prescriptions.

1. La responsabilité partielle de la victime elle-même a pour conséquence la diminution du montant des dommages-intérêts dans la mesure de l'importance proportionnelle des deux fautes (B G B § 254).

2. L'action en réparation d'un quasi-délit se prescrit par 3 ans à partir du moment auquel la victime obtient connaissance du préjudice et de l'identité de la personne qui est tenu de la réparer pour autant que cette connaissance soit acquise dans les 30 ans à partir du fait dommageable (B G B § 852).

3. La nationalité de la personne qui a droit à réparation comme de celle qui en est tenue n'entre pas en ligne de compte.

La loi d'introduction au B G B (art. 12) décide que les quasi-délits commis à l'étranger ne peuvent faire naître à l'égard d'un Allemand une responsabilité plus grande que celle qu'il encourt en vertu de sa loi nationale.

II. — **Principes spéciaux**

Le patron qui a droit aux services d'autrui à raison d'un contrat de louage d'ouvrage (locatio conductio operarum) a envers ses préposés les obligations suivantes : Il doit établir et entretenir de telle sorte l'outillage qu'il a l'obligation de leur fournir et organiser de telle sorte les prestations, à effectuer selon les dispositions prises par lui ou sous sa direction, que la vie et la santé des préposés soit garantie dans la mesure où la nature des services à prester le permette. (B G B § 618 ac 1.)

Cette disposition est complétée par les prescriptions du § 56 du Code Disciplinaire maritime relatives aux vivres,

aux dimensions et à l'organisation du logement, aux lavoirs et chambres de bain, aux WC. à bord des navires et au minimum des médicaments à emporter.

Les règles générales exposées sub I sont applicables au dommage causé par une violation doleuse ou culpeuse de ces dispositions.

b. L'armement répond du dommage qu'un membre de l'équipage cause à un tiers par sa faute dans l'exécution de son service. (Code de Commerce § 485).

Cette disposition dépasse les règles exposées supra sub I *a*. 1 et 2 en tant que l'armement répond à l'égard des tiers même alors qu'il n'a pas commis de faute dans son choix. Mais cette disposition présuppose une faute du préposé. Si le préposé n'a commis aucune faute, l'armateur ne peut être rendu responsable qu'en vertu des règles générales développées sub I.

Si l'armateur est responsable en vertu du § 485 du Code de Commerce, sa responsabilité est limitée au navire et au fret. (Code de Commerce, § 486, n° 3.)

Pour le reste, les principes développés sub I sont applicables.

c. La mort et les lésions corporelles dans *l'exploitation d'un chemin de fer*, d'une mine, d'une carrière ou d'une fabrique sont réglées par la loi du 7 juin 1871. L'exploitant d'un chemin de fer encourt une responsabilité illimitée à moins qu'il ne démontre la force majeure ou la faute de la victime. L'exploitant d'une mine, etc. ou d'une fabrique au contraire n'est responsable que si la victime démontre la faute d'un mandataire ou d'un conducteur des travaux de l'exploitant. La hauteur du dommage se détermine conformément à ce qui a été dit sub I *c*., sauf qu'il n'est pas accordé de réparation pour dommage moral. Le délai de prescription est de 2 ans.

III. — Questionnaire annexe II.

Première Partie.

Il y a lieu à raison de ce qui précède de répondre comme suit aux questions posée :

A. — Conditions de la responsabilité.

1. *La responsabilité est-elle réglée par le droit commun ou par une législation spéciale ?*

La responsabilité est déterminée par le code civil. A l'égard de l'équipage seulement, le Code Disciplinaire Maritime contient lui aussi quelques dispositions applicables. La responsabilité de l'armateur à raison des fautes de l'équipage a été modifiée par le Code de commerce. (Voir supra sub II a. et b.).

2. *Y a-t-il responsabilité présumée ou faut-il établir la faute ?*

Il n'y a pas de présomptions légales. Le demandeur doit prouver le dol ou la faute. Ceci contient la réponse à la troisième question.

3. *Cas fortuit* et 4. *Vice de l'engin.*

Si l'accident est causé par le vice des engins, alors la demande n'est justifiée que pour autant qu'on démontre la faute de celui qui est responsable à l'égard du demandeur, du bon état des engins. (Voir en particulier supra sub II a.).

Il y a encore lieu de remarquer à cet égard que le capitaine est responsable de l'équipement du navire et du bon

état des engins servant au chargement et au déchargement (Code de commerce §§ 513, 514), et que l'armateur est responsable de la faute du capitaine (supra sub II b.). Ceci répond également à la 5e question. (Preuves à fournir).

6. *La preuve du cas fortuit ou de la force majeure est-elle admise ?*

La réponse a été donnée en même temps que celle aux questions 2 et 3.

B. — Personnes pouvant agir en responsabilité.

Ont droit à réparation, abstraction faite de l'action personnelle en réparation du dommage moral (voir supra sub 1 b. au début et c. 2) les héritiers même les plus éloignés et même dans la mesure indiquée supra sub I b. 2 les tiers qui ont droit aux services.

En tant que l'action en dommages-intérêts est une action dont la nature économique est d'être destinée a pourvoir à l'entretien du demandeur, elle n'appartient qu'à ceux auxquels la victime avait l'obligation légale de fournir une pension. Ces personnes sont, l'épouse, les parents en ligne directe et certaines personnes déterminée dans des cas particuliers (obligation d'entretien en cas de divorce ou de nullité du mariage, obligation à l'égard du donateur appauvri, quelques cas de droit successoral et d'autres analogues. (Voir supra sub I b. 1).

C. — Dommages-intérêts.

1. La réponse se trouve supra sub I c.

2. Il n'y a pas de limite maxima. Quant à la limitation de responsabilité de l'armement au navire et au fret. cf. supra II b.

D. — **Clauses d'exonération.**

On peut s'exonérer de tout, sauf du dol personnel.

E. — **Prescription.**

L'action du chef d'un quasi délit se precrit par 3 ans ou par 30 ans (voir supra I d 2). L'action du chef d'un contrat se prescrit selon les dispositions légales applicables aux divers contrats.

Le Secrétaire,

(S.) ALFRED SIEVEKING,

Avocat — Docteur en droit, Hambourg.

NORVÈGE

ASSOCIATION NORVÉGIENNE DE DROIT MARITIME

RÉPONSES

au Questionnaire sur la réparation des dommages en cas d'accidents de personnes

---

Selon la loi maritime norvégienne § 8, les propriétaires sont responsables seulement sur le navire et sur le fret pour les lésions causées par le capitaine ou l'un quelconque de ses subordonnés. La victime a un privilège maritime pour les réparations sur le navire et le fret, selon la loi maritime § 268, n° 4. L'auteur du dommage est personnellement responsable. Les propriétaires ont un recours contre lui.

L'obligation à réparation est réglée par le droit civil norvégien. Selon celui-ci, la personne qui intentionnellement ou par négligence coupable cause un dommage, est obligée de le réparer, et, si le dommage est causé dans ou par le navire, il n'importe que la victime soit un passager. ou appartienne à l'équipage du navire, ou à celui d'un autre navire, ou soit à terre (p. ex. se tienne sur le quai). et en tout cas il n'est pas tenu compte de la nationalité de la victime; un étranger et un navire étranger avec ses passagers et son épuipage ont le même droit à réparation qu'un citoyen norvégien.

1e Partie

Relativement aux personnes (arrimeurs, débardeurs etc.) mentionnées dans cette partie, Section Droit comparé n° 4, la loi d'assurance contre les accidents datée du 23 juillet 1894, § 1, n° 7, oblige le patron à s'assurer auprès d'une institution publique ; ceci assure également la réparation des lésions accidentelles (casual) pendant le travail.

I. — Conditions de la Responsabilité

1, 2, 3. — Comme les règles du droit civil commune s'appliquent également aux cas mentionnés ici, aucune responsabilité spéciale n'est prévue.

4. — *a)* La jurisprudence norvégienne a, durant les derniers temps, évolué dans le sens d'une doctrine (évolution qui n'est pas encore achevée) selon laquelle le transporteur, qui exerce un commerce dans lequel il emploie telles forces de la nature qui peuvent léser autrui, doit réparer tout dommage causé.

Appliqué aux machines du bord, il est à présumer que ceci comprendra la responsabilité des propriétaires sur le navire et sur le fret par le dommage causé par la machinerie soit à l'équipage, aux passagers, ou à tout autre.

Si les propriétaires connaissaient, ou auraient dû connaître les vices des machines, ils doivent, selon les règles ordinaires du droit, être tenus personnellement responsables.

b) En ce qui concerne le navire et le gréement, il a été d'usage d'observer cette règle que les propriétaires sont seulement responsables pour les lésions qui auraient pu être évitées en faisant attention (by attention).

5, 6. — Excepté dans le cas prévu au n° 4, *a*), la personne

lésée doit prouver que le dommage est dû à une faute de la part du capitaine, afin d'acquérir un droit à réparation ; mais si le défendeur allègue que le dommage est dû à un cas fortuit, il doit le prouver, et cette preuve l'exonère de toute responsabilité.

II. — Personnes pouvant agir en responsabilité

Si la victime survit, elle seule a un droit de réparation.

Si la lésion entraîne la mort, les personnes responsables doivent payer les frais funéraires, et réparer le dommage subi par les personnes dont la victime était le soutien. (Loi introductive au Code Pénal du 22 mai 1902, §§ 20, 21).

III. — Dommages-intérêts

La réparation comprend le damnum emergens (dépenses directement occasionnées par la lésion, perte de revenus en suite de la maladie, le fait de garder le lit pendant la maladie (sick-bed), frais médicaux) et le lucrum cessans (notamment la diminution de la capacité de la victime pour subvenir à ses besoins à l'avenir) qui sont des conséquences de la lésion.

Si l'auteur du dommage a agi intentionnellement ou a fait preuve d'une négligence réputée coupable selon le Code pénal commun (p. e. C. Pénal § 237 qui punit celui qui par négligence cause une incapacité de subvenir à ses besoins, une maladie etc.... § 239 qui punit l'homicide) le tribunal peut de plus, accorder à la victime ou, si elle meurt en suite de la lésion, à ceux dont elle était le soutien, une réparation adaptée aux circonstances.

Pour le montant de la réparation il n'y a pas à limitation spéciale.

IV. — Clauses contractuelles d'exonération.

On peut s'exonérer de sa propre faute, de la faute ou du dol de ses préposés, mais pas de son propre dol.

Si un marin obtient de l'emploi à bord, ou si un passager fait un voyage sur un navire ces faits ne sont pas considérés comme des renonciations au droit à réparation pour les dommages causés par le navire ou par l'équipage, si la victime avait droit à réparation selon le droit commun.

V. — Prescription.

L'action en réparation se prescrit, selon la loi introductive susdite § 28, par 3 ans, mais par 10 ans s'il s'agit d'un acte criminel.

VI. — Nationalité.

Répondu plus haut.

IIe Partie.

Une loi maritime internationale pour les réparations en cas d'accident peut à peine être considérée comme obtenable; cela produirait une trop grande immixtion dans le droit civil des divers pays.

Un accord sur l'obligation à réparation uniquement peut être considéré comme pouvant être obtenu.

Les règles de la loi norvégienne concernant l'obligation à réparation s'occupent pour la plupart des objets autrement mentionnés dans cette partie, et en pratique leur application a été en général trouvée équitable et juste. Pour ceci nous renvoyons en conséquence aux indications ci-dessus.

Association norvégienne de Droit maritime international.
Juin 1909.

(S.) Dr. Oscar Platou.

Conflit de lois en matière de Fret

NOTES

sur le projet proposé par la Commission de Paris
(Mars 22-23 1909)

Le comité norvégien s'en réfère à ses rapports dans le Bulletin n° 14 (Conférence de Venise, septembre 1907, Rapports préliminaires I, Conflit des lois en matière de fret p. 170 et suiv.) et fait les remarques suivantes :

Ce qui est proposé dans les art. 1 et 2 est en vigueur dans le droit norvégien, selon la loi Maritime § 151, 149 ; ce dernier paragraphe dispose, par sa référence au § 200, que si le capitaine vend des marchandises pour les besoins du navire, leur valeur sera payée au propriétaire de la cargaison au prix coté à l'endroit de la destination ; la condition insérée dans le dernier alinéa de l'art. 3 est en conséquence remplie par la loi norvégienne.

Il ressort des art. 1 et 3 que la Commission de Paris a jeté par-dessus bord le système allemand, scandinave et français du fret de distance, pour adopter le système anglais.

Le comité norvégien trouve que le système anglais est dur pour l'armateur (le propriétaire) et que l'autre système — fret de distance — offre pour ce motif une solution plus équitable.

L'art. 4 correspond (avec l'exception qui résulte de la référence de la 3me section à l'art. 3) à la loi norvégienne § 126, 128, conf. 130. L'Association trouve que la loi norvégienne § 130, dernier alinéa, contient une règle préférable et plus équitable que l'art. 4, 2de section, en considérant qu'elle stipule qu'il faut déduire de la réclamation du

capitaine contre le chargeur seulement la moitié du fret des marchandises que le capitaine prend en remplacement de celles que le chargeur n'a pas fournies ; comme le capitaine a eu quelque difficulté à trouver d'autres marchandises il doit en être payé, et une telle disposition l'encouragera dans ses efforts à se procurer d'autres marchandises.

Art. 5. — D'accord. Comme d'une définition erronée des surestaries l'on pourrait déduire comme corollaires tels principes de justice qui se trouveraient en contradiction avec des dispositions du droit positif, la chose la plus sûre est de laisser de côté toute définition.

La seconde section est en vigueur dans le droit norvégien. Loi Maritime § 276 n° 4.

La troisième section est en vigueur dans le droit norvégien.

Association norvégienne de Droit maritime international.

Mars 1909.

(S.) POULSSON.

SUÈDE

ASSOCIATION SUÉDOISE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

concernant les réparations en cas d'accidents corporels, selon la loi suédoise

---

I. — Conditions de la responsabilité.

1. Selon la loi suédoise il y a des dispositions spéciales sur les réparations pour le dommage causé par un accident de travail (loi du 5 juillet 1901) mais vis-à-vis du propriétaire du navire elles ne comprennent pas les marins ni les autres personnes à bord du navire.

Pour ces derniers il n'existe, en dehors de la loi marime, que les dispositions du droit commun qui, cependant sont particulièrement brèves.

Il y a lieu de remarquer que la loi pénale suédoise du 16 février 1864 dans son sixième chapitre s'occupe des dommages causés par les crimes, et les règles qu'elle édicte sont également en partie applicables aux cas où il n'y a pas crime.

Les dispositions de la loi maritime suédoise sont de deux espèces et s'occupent partiellement

a. des dommages-intérêts en cas de faute ou négligence pendant le service de ceux qui sont employés à bord du navire.

b. des réparations en cas d'accident pur et simple (c.-à-d. dû à un cas fortuit où à une force majeure).

A. La principale disposition de la loi maritime concernant les dommages-intérêts se trouve dans le § 8 de la loi maritime du 12 juin 1891.

Sans que cela soit expressément dit, la disposition s'applique également aux lésions corporelles, et, lorsqu'elles sont provoquées par les fautes y mentionnées, le propriétaire du navire et les propriétaires des marchandises ont été déclarés responsables des dommages-intérêts sur le navire et sur la cargaison pour les soins médicaux, la perte des bénéfices et aussi pour les souffrances physiques.

B. En cas d'accident mortel dû à un cas fortuit ou à une force majeure, le capitaine, conformément au § 46 de la loi maritime, devra s'occuper de l'enterrement des marins et le propriétaire du navire en paiera les frais, mais pour le surplus il ne doit aucune réparation.

Si un marin est blessé il reçoit gratuitement les soins médicaux et ses pleins gagés jusqu'au licenciement ou, s'il n'y a pas de licenciement, jusqu'au jour où le navire continue son voyage.

Toutefois le propriétaire du navire n'est pas tenu de payer les frais médicaux pendant un délai de plus de quatre semaines, calculé à partir du jour où le droit aux gages cesse (§ 90 loi suédoise).

Les dispositions du § 8 s'appliquent aux passagers, marins ou autres personnes qui ont été blessés par la faute ou la négligence de quelqu'un travaillant à bord et étant au service du navire, — mais les passagers n'ont aucune espèce de droit à réparation en cas d'accident dû à un cas fortuit ou à une force majeure.

En faisant les observations ci-dessus l'Association a

principalement considéré les relations entre le propriétaire d'un certain navire, d'une part et les personnes se trouvant à bord du navire, d'autre part.

Vis-à-vis du navire appartenant à un tiers les personnes lésées ne peuvent agir que selon le droit commun (loi maritime § 220).

2. Pour obtenir des dommages-intérêts à raison de lésions corporelles sur base du § 8 de la loi maritime ou sur base des règles générales concernant les dommages-intérêts, le fait doit-être prouvé.

En cas de lésions corporelles dues à la suffisante navigabilité du navire on considère, toutefois, qu'il y a une présomption de faute si le demandeur prouve la défectuosité.

3. Toujours en cas de lésions corporelles, les dispositions de la loi maritime suédoise devraient être appliquées en ce sens que si le dommage a été causé par le mauvais état du navire au début du voyage, la présomption de faute sera écartée dans le cas où, en dépit de tous les soins possibles, le vice n'aurait pas pu être découvert.

4. Les vices du navire et de ses accessoires donnent droit à réparation (voir plus haut).

5 et 6. Voir plus haut.

II. — **Le demandeur.**

En cas de mort, la veuve survivante et les enfants qui restent sans soutien sont en droit de réclamer des dommages-intérêts.

Les frais funéraires, selon le § 46 de la loi maritime, peuvent être réclamés par les parents après le décès.

En cas de lésions corporelles non mortelles, la victime seule est elle-même demanderesse.

III. — L'étendue des dommages-intérêts.

1 Les dommages-intérêts comprennent tout d'abord les dépenses et le dommage directement occasionné, en ce compris les salaires perdus.

On peut également accorder des dommages-intérêts « pour souffrances », dans le sens indiqué plus haut sous le n° I, mais les tribunaux suédois ne sont pas particulièrement disposés à les estimer à des montants considérables.

2. Il n'existe pas de limite légale pour les dommages-intérêts formulée d'autre façon que lorsqu'il s'agit d'un crime ayant entraîné la mort : dans ce cas il est accordé à la veuve et aux enfants des dommages-intérêts raisonnables « jusqu'au moment où ils peuvent subvenir à leurs propres besoins ». Autrement il n'existe pas de limite excepté dans le cas mentionné au § 90, lequel traite du droit, pour le marin blessé, soins médicaux gratuits.

IV. — Clauses de Charter-parties et de Connaissements.

Dans une certaine mesure on pourrait, selon l'usage s'exonérer d'avance par contrat de toute responsabilité du fait d'autrui.

Mais ni le propriétaire du navire ni le capitaine ne pourraient vraisemblablement s'exonérer de leur propre faute et de la faute lourde (*culpa lata*) de leurs préposés.

V. — Les actions en dommages-intérêts sur base du § 8 de la loi maritime se prescrivent par deux ans — toutes autres, par dix ans.

VI. — **Nationalité.**

Les sujets des nations étrangères sont en ce qui concerne les dispositions ci-dessus, mis sur le même pied que les Suédois.

Pour l'Association Suédoise,
ELIEL LÖFGREN, *Secrétaire.*

La Loi Maritime de Suède (1891)

§ 8. — Le propriétaire est responsable sur le navire et le fret pour le dommage causé par faute ou négligence dans le service de la part du capitaine ou de quiconque faisant partie de l'équipage.

Cette loi s'applique également aux cas où le dommage est causé par quelque personne qui n'est pas membre de l'équipage mais qui est employée au service du navire ou qui travaille à bord.

Le propriétaire aura le droit de récupérer les sommes déboursées contre l'auteur du dommage.

§ 46. — Si un matelot meurt pendant le service, le capitaine s'occupera de son enterrement et surveillera qu'un inventaire soit dressé de ses effets laissés à bord.

Si ce qu'il possède ne peut être immédiatement délivré à celui ou ceux qui sont intéressés à la succession, ou à toute autre personne pour leur compte, ni gardé à bord sans inconvénient ou danger de détérioration jusqu'à la

délivrance indiquée ci-dessus, le capitaine délivrera les effets ou bien au consul suédois le plus proche, ou bien on provoquera la vente d'une façon convenable, et, à l'arrivée dans un port suédois il en tendra compte au superintendant du « Sjömanshus » (Maison de Marins) du port auquel le navire appartient.

§ 90. — Si un marin tombe malade ou est blessé, le capitaine s'occupera du traitement nécessaire à bord ou à terre.

S'il est inapte au travail pour une période plus longue par suite de maladie ou de blessure, ou s'il souffre d'une maladie vénérienne, le capitaine aura le droit de le débarquer.

Dans le cas où un capitaine est obligé de laisser un marin malade en arrière dans un port étranger, il doit le confier aux soins du consul suédois ou, au cas où une telle autorité ne résiderait pas au port, il prendra soin de quelque autre façon que le matelot soit traité convenablement.

Si un matelot est renvoyé pour cause de maladie ou de lésion provoquée par sa propre négligence grave ou pour cause de maladie vénérienne, ses gages ne doivent être payés que pour le temps où il a servi et les dépenses provoquées par l'entretien et le traitement peuvent être déduites des gages dus. S'il n'est pas renvoyé, on ne lui devra aucuns gages pour le temps pendant lequel il est incapable de travailler, et il sera tenu de rembourser les frais d'entretien et de traitement.

Tout matelot qui, hors ces cas, tombe malade ou est blessé au service du navire, recevra ses pleins gages et il recevra les soins médicaux et autres frais des armateurs, aussi longtemps qu'il restera en service. Si on le congédie il recevra ses gages jusqu'à la date du congé, ou, si aucun congé n'a été donné, jusqu'au jour où le navire

met à la voile, en plus de quoi il a droit à l'entretien et au traitement aux frais des armateurs pendant un terme de quatre semaines calculé à partir du jour où son droit aux gages a cessé.

§ 93. — Les gages du matelot décédé seront payés jusqu'à la date de sa mort, à moins que son droit aux gages n'ait cessé auparavant pour cause de maladie ou pour toute autre raison. Les frais funéraires doivent être payés par l'armateur.

Si le navire périt corps et bien et qu'aucune information ne puisse être obtenu quant à la date du sinistre, les gages doivent être calculés selon le § 67 de la Loi.

Pour copie conforme

E. Löfgren, *Secrétaire.*

REPONSES

aux questions posées par le Comité Maritime International concernant les réparations en cas d'accidents corporels à bord d'un navire

---

A. — Passages à l'égard du navire transporteur.

1. Il semble désirable que, au cas où une loi spéciale sur les accidents de passagers serait trouvée nécessaire, cette loi ait un caractère international.

2. La façon de régler la responsabilité en cas d'accidents à des passagers dépendra principalement du point de savoir si l'on considère que des dommages-intérêts

doivent être payés même si l'accident est dû à un cas fortuit ou de force majeure, c.-à-d. à un accident non causé par autrui, ou, au contraire, que seulement les fautes de négligence du propriétaire du navire, du capitaine ou de l'équipage doivent former la base de cette responsabilité.

Comme c'est seulement dans le dernier cas que des dommages-intérêts devraient être payés, le demandeur, le réclamant, devra comme d'habitude faire la preuve complète.

3. En ce qui concerne la façon de faire la preuve, les principes sur lesquels la loi suédoise est basée peuvent être considérés comme satisfaisants (voir rapport sur ce point).

4. Tout dommage matériel même indirect, devrait entrer en ligne de compte, tandis qu'il est à peine possible de trouver une base satisfaisante pour juger des souffrances morales.

5. En cas de mort on peut se demander si les père et mère âgés qui ont perdu leur soutien par le décès, ne devraient pas être considérés comme demandeurs. Pour le reste, nous nous en référons à la loi suédoise.

6. En ce qui concerne la responsabilité du propriétaire du navire, même en cas de lésions corporelles, les dommages-intérêts devraient être limités au navire et à la cargaison dans le cas où le dommage a été causé par tout autre que le propriétaire lui-même.

7. Le droit à des dommages-intérêts devrait être accordé aux étrangers.

8. Il ne devrait pas être permis de s'exonérer par contrat, de la responsabilité légale pour les dommages causés

a. par sa propre faute

b. par la faute lourde d'un préposé.

9. Les Suédois et les étrangers devraient en général avoir le même droit en ce qui concerne ce point.

10. Une courte prescription devrait être déterminée pour les réclamations s'appliquant seulement au navire et à la cargaison.

Voir la prescription de deux ans dans la loi suédoise.

B. — Une action contre un navire autre que celui sur lequel se trouvait la victime au moment de l'accident devrait être envisagée selon les règles ci-dessus pour autant qu'elles puissent s'appliquer.

C. — **Les droits de l'équipage.**

Jusqu'à ce qu'une loi spéciale soit faite accordant à l'équipage des réparations en cas d'accident en général, leurs droits devraient être jugés selon les principes énoncés sub A.

En attendant on a, depuis plusieurs années, mis à l'ordre du jour en Suède la confection de pareille loi spéciale, ou non avec l'assurance nationale ; et si une telle loi venait à exister la conséquence en serait naturellement un changement dans les principes de réparation en cas d'accident ; en effet, alors que maintenant la faute ou la négligence du propriétaire du navire ou d'un de ses préposés doit être prouvée, la victime aurait un droit à réparation, selon la loi spéciale, si le dommage n'a pas évidemment été causé par une faute lourde (*culpa lata*) de la part de la victime elle-même.

D. — Les dommages-intérêts dus à ceux travaillant à bord mais ne faisant pas partie de l'équipage sont payés par le propriétaire du navire d'après les mêmes principes que pour l'équipage.

Si, toutefois, le travail est fait pour compte de l'arrimeur, les dommages-intérêts sont payés sur la base de la loi spéciale du 5 juillet 1901, applicable en ce cas.

Pour l'Association Suédoise,
(S.) ELIEL LÖFGREN.

RAPPORT

sur les Conflits de lois en matière de Fret

L'Association Suédoise de Droit Maritime International a examiné l'avant-projet de traité spécial rédigé par la Commission de Paris en vue d'arrêter des règles internationales uniformes au sujet des questions relatives au Fret. Comparé avec les dispositions législatives en vigueur en Suède, cet avant-projet donne lieu aux observations suivantes (voir les déclarations de l'Association de 1907) :

ARTICLE I. — D'après le projet soumis, il n'est plus alloué de fret de distance par les Règles préposées à l'adoption.

Mais sous l'impression que l'on aurait maintenu le fret de distance, notre Association avait, dans son dernier rapport, proposé certaines modifications qui étaient conformes au droit scandinave.

Toutefois d'accord avec ce qui avait déjà été dit par la Commission qui a fait le travail préparatoire pour ces lois, l'Association Suédoise reconnaît que non seulement on peut faire valoir à l'encontre du fret de distance, des arguments sérieux basés sur des principes de droit; mais au

point de vue de la pratique, des difficultés se sont présentées au sujet du mode de calcul exact, l'Association Suédoise ne s'opposera pas à la suppression pure et simple du principe du fret *pro rata itineris,* s'il en est décidé ainsi de commun accord par les autres nations.

ARTICLE 2. — Les règles proposées en la matière sont conformes à la loi maritime suédoise et nous recommandons leur adoption.

ARTICLE 3. — Ceci impliquerait des modifications très importantes dans la législation suédoise. Celle-ci, dans ses articles 160 et 161, édicte les règles suivantes :

a. lorsqu'un navire se perd, ou est condamné au cours d'un voyage, la charte-partie cesse d'exister sans qu'il faille pour cela une convention spéciale ;

b. en cas d'empêchement par suite de force majeure, qui rompt le voyage, les deux parties ont le droit de résilier le contrat d'affrètement. Dans les deux cas, les liens de droit entre parties doivent s'apprécier comme si le voyage avait été achevé, l'armateur étant en droit de toucher un fret de distance et le capitaine étant tenu de prendre le meilleur soin possible de la cargaison dans l'intérêt du propriétaire de celle-ci.

D'après le texte proposé par la Commission de Paris, le contrat d'affrètement continuerait, dans ces deux cas, à subsister lorsque les marchandises peuvent être réexpédiés à leur destination au fret initial. Ce n'est que dans le cas où ce fret de réexpédition serait supérieur que l'affréteur aurait le droit de résilier la convention.

Le texte préposé ne définit pas clairement si l'armateur a le droit de résilier la convention dans le même cas. Seulement, et à moins que l'affréteur ne résilie le contrat d'affrètement à raison de l'augmentation de fret néces-

saire, l'armateur serait toujours en droit de réexpédier les marchandises, et d'avoir ainsi un privilège sur elles, tant pour le fret initial convenu que pour le supplément éventuel.

Une disposition législative dans ce sens, comme conséquence du lien direct entre l'action pour fret et l'arrivée des marchandises à leur destination, pourrait, en fait, se recommander à condition que cette disposition soit conçue dans des termes plus précis et plus complets. Il faudrait tenir spécialement compte, non seulement des circonstances constituant un empêchement absolu, mais également du retard dans la réexpédition de la cargaison. De même faudrait-il, dans la rédaction de ces Règles, tenir compte des circonstances relatives à la cargaison seule, et non pas au navire.

Article 4. — Les règles proposées au sujet du fret sur le vide, sont basées sur les mêmes principes adoptés dans la loi maritime suédoise, bien que les dommages-intérêts aient été fixés à un montant unique (demi-fret) sans s'occuper de la question de savoir si le navire a déjà, ou non, commencé le voyage pour lequel il a été affrété.

Toutefois l'Association Suédoise considère qu'en principe, il est correct de faire une distinction sous ce rapport, conformément à la loi maritime suédoise ; elle ne considère donc pas que cette partie de l'avant-projet soit bien motivé.

Ensuite, nous recommandons l'adoption de la loi maritime suédoise qui porte que lorsque l'affréteur n'a pas présenté le chargement au complet et que le capitaine embarque d'autres marchandises en remplacement, seulement la moitié de ce fret de remplacement et pas plus, pourra être déduite de la somme que l'affréteur doit à

l'armateur en guise de fret pour la marchandise engagée et non embarquée.

L'Association Suédoise recommande que, conformément au projet, les Règles à adopter s'appliquent également au cas où un ou plusieurs navires sont simplement désignés *in genere*.

ARTICLE 5. — Nous ne concevons pas très bien l'opportunité de la première partie de cet article. Nous approuvons le reste de l'article.

Pour l'Association Suédoise,
ELIEL LÖFGREN, *Secrétaire*.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ÉTATS-UNIS

RAPPORT

Compensation en cas de perte de vies humaines ou d'accidents corporels.

Droit Comparé.

Il n'existe pas actuellement de législation fédérale pour l'obtention de dommages-intérêts à la suite d'accidents causant mort d'homme en mer. En l'absence de pareille législation générale, la Cour Suprême des États-Unis décide que les navires peuvent être considérés comme faisant partie du territoire d'un des États de l'Union ou du pays étranger dans lesquels ils sont possédés, de manière qu'en cas de mort à bord de ces navires, notre Cour puisse appliquer la loi de cet État et reconnaître ainsi l'action prévue par une loi locale.

1. Même lorsqu'il s'agit de passagers liés par un contrat au navire transporteur, il n'y a pas d'action pour mort d'homme dans notre loi maritime, à moins qu'on n'applique le statut local de l'état ou du pays auxquels le navire appartient.

2. Il est très douteux qu'une action existe en cas de mort causée par un abordage, en faveur des passagers ou

de l'équipage d'un autre navire, attendu que la mort survenant à bord d'un autre navire ne peut être considérée comme s'étant produite dans le territoire du pays qui donne pareille action.

3. L'action de l'équipage vis-à-vis de son propre navire est douteuse, à moins qu'il ne puisse bénéficier de quelque loi locale.

4. Les mêmes réponses ne vaudraient pas pour les cas de lésions corporelles n'entraînant pas la mort. Les ouvriers, arrimeurs et débardeurs ont droit à des dommages-intérêts lorsque le propriétaire du navire a été coupable de négligence.

I. — Conditions de la responsabilité.

1. La responsabilité est complètement réglée par les lois locales. Il n'existait pas de responsabilité dans le droit commun anglais et des États-Unis pour lésions corporelles entraînant la mort.

2. La responsabilité n'est pas présumée.

La faute doit être prouvée. Néanmoins il y a beaucoup de cas dans lesquels les tribunaux ont estimé que — *res ipsa loquitur*. C'est à dire ils estiment que les circonstances d'un accident ou d'un dommage donné sont telles qu'elles conduisent à une présomption de faute. Le droit commun d'Angleterre et des États-Unis est que le transporteur ne garantit pas la sûreté des passagers mais qu'il est obligé de les transporter avec le plus haut degré de soins.

3. Quelle que soit la présomption de négligence que montrent les circonstances d'un accident, elle peut être renversée par la preuve que la véritable cause était un cas fortuit en une force majeure.

4. S'il était prouvé que les dommages en question ont été causés par des défauts ou par l'insuffisance des engins, on en inférera ordinairement qu'il y a négligence. Il serait relevant pour le transporteur de prouver que le défaut était caché et ne pouvait être découvert en y mettant les soins raisonnables.

5. La preuve de la négligence de la part du capitaine ou de l'équipage, ou la preuve de la condition défectueuse des engins justifieront ordinairement un recours. Si la victime appartenait à l'équipage et que le dommage est causé par la faute d'un matelot du même équipage, le transporteur ne serait pas responsable selon le droit commun d'Angleterre et des États-Unis. Mais ceci a été changé législativement en Angleterre et dans de nombreux États de l'Union, de manière que le patron est rendu responsable du dommage causé par la négligence d'un compagnon de travail.

6. Voir réponse 3.

II. — **Personnes qui peuvent agir en responsabilité.**

Le droit d'agir en cas de lésions occasionnant la mort est une création de la loi. Dans certaines législations l'instance doit être poursuivie par un exécuteur ou un administrateur du défunt. Dans d'autres elle peut l'être par la veuve et les enfants. En général on peut dire que quelles que soient les indications relatives à la personne qui figure comme demandeur dans la procédure, le procès se poursuit au profit des parents.

En cas de lésions non mortelles, le droit d'agir appartient à la victime seule. Selon le droit commun d'Angleterre et des États-Unis, ce droit s'éteint par la mort de la victime, à moins que la mort soit le résultat des lésions.

la maxime de droit commun étant — *actio personalis moritur cum persona.*

III. — Dommages-intérêts.

1. Notre loi n'alloue que les dommages directs et personnels et ne reconnaît pas le dommage moral. Les dommages-intérêts sont limités aux conséquences directes et immédiates et ne s'étendent pas aux résultats éloignés et indirects.

2. Dans beaucoup des États de l'Union, il y a une limite en cas d'accidents mortels terrestres, mais dans d'autres États il n'y en a pas.

En cas de lésions corporelles non mortelles il n'y a pas de limite dans notre loi, restriction faite du droit général appartenant au propriétaire du navire de limiter sa responsabilité à la valeur du navire et du fret pendant.

IV. — Clauses contractuelles d'exonération.

La jurisprudence des divers États diffère en ceci de celle des tribunaux fédéraux.

En général là où la responsabilité découle d'obligations publiques comme celles des transporteurs de voitures publiques, les clauses contractuelles d'exonération sont considérées comme contraires à l'ordre public et nulles.

V. — Prescriptions.

Dans beaucoup des États de l'Union la loi prévoit des prescriptions de 2 et de 3 ans pour les actions du chef de mort ou de lésions corporelles.

VI. — **Nationalité.**

Nos lois ne distinguent pas entre étrangers et nationaux en ce qui concerne les actions, qu'il s'agisse de mort ou de lésions corporelles.

SECONDE PARTIE.

Propositions qui peuvent servir de base à un accord international.

A. —

1. Oui.

2. Nous estimons satisfaisante la loi actuelle qui a été exposée en réponse aux questions précédentes groupées sous l'intitulé « Conditions de la Responsabilité ».

3. La même réponse s'applique à cette question.

4. La base des dommages-intérêts est le préjudice réellement souffert.

Quand l'action est intentée par la victime, celle-ci est en droit de réclamer, selon le droit commun d'Angleterre et des États-Unis, des dommages-intérêts pour ses souffrances, aussi bien que pour ses frais de maladie et sa perte de revenus qui peut être la conséquence des lésions.

Quand les lésions entraînent la mort et que l'action est intentée par les représentants personnels du défunt, le droit à dommages-intérêts est limité au préjudice pécuniaire leur infligé par suite de la mort. Toutefois le tribunal qui fixe les dommages-intérêts a une grande latitude pour évaluer le montant du préjudice pécuniaire. Ordinairement les causes de cette espèce sont intruites devant

un jury et c'est le jury qui fixe le montant des dommages-intérêts.

5. Le droit d'agir devrait être accordé à tous les membres de la famille ou parents qui subissent un dommage pécuniaire par la mort.

6. Il y a lieu de recommander que la loi prévoie une limite maxima pour les dommages-intérêts en cas d'accidents mortels. Ceci par le motif qu'il est très difficile de déterminer le préjudice réel, et que souvent le jury sera conduit à allouer des dommages-intérêts excessifs, par sympathie pour la famille du défunt.

Toutefois il y a lieu de remarquer que l'opinion n'est pas unanime sur ce point aux États-Unis. La Constitution de l'État de New-York, adopté en 1894, prévoit expressément :

« Art. 1, § 18.— *Dommages-intérêts pour lésions entraînant la mort.*

Le droit d'agir en réparation du dommage causé par des lésions corporelles entraînant la mort, actuellement existant ne sera jamais abrogé ; et il n'y aura jamais de limitation légale pour les sommes qu'on peut réclamer. »

7. Oui.

8. Selon les lois des États-Unis telles qu'elles sont appliquées dans la plupart des États, il n'est pas possible de s'exonérer par contrat de la responsabilité de droit commun en cas de négligence.

9. Il y a lieu de mettre les étrangers et les nationaux sur le même pied dans la mesure où il y a un droit d'agir.

10. Afin d'éviter la dispersion des témoins et la difficulté de preuve qui en est la suite en cas d'accident, il y aurait lieu d'établir une prescription relativement courte. Selon

la loi de l'État de New-York l'action en dommages-intérêts pour un acte culpeux ayant causé la mort doit être intentée dans les deux ans après la mort du défunt.

B. — Les réponses aux questions relatives aux passagers sub. A devraient s'appliquer à ces cas-ci.

C. — Action de l'Équipage.

Les membres de l'équipage (ce qui inclut les officiers subalternes en dessous du capitaine) n'ont pas de droit d'agir à raison de lésions corporelles infligées par la négligence d'autres membres de l'équipage, dans le cas où le navire était en tous points en état de tenir la mer (seaworthy). (The Osceola, 189, U. S. 158).

L'obligation du propriétaire du navire est de veiller à la guérison et au soulagement des matelots blessés, soit par accident (c. à d. cas fortuit ou force majeure) ou par la négligence de ceux qui se trouvent à bord du navire ; à cet effet il doit pourvoir à ce qu'il y ait à bord une pharmacie convenablement montée. Il doit également dans les cas graves débarquer les matelots en vue d'opérations chirurgicales, même si pour cela il est nécessaire de s'écarter de sa route.

Ce principe d'humanité a été trouvé satisfaisant en général.

Nous ne voyons aucun motif pour changer ces dispositions en faveur de l'équipage, ou d'en faire la matière d'une législation spéciale.

D. — Actions d'ouvriers du port et de ceux qu'on y emploie.

Dans le cas d'ouvriers travaillant à terre ou d'autres travailleurs occupés à bord du navire au port, il y aurait

lieu d'appliquer le recours ordinaire pour négligence — c. à d. que le propriétaire du navire devrait répondre de ce que l'ouvrier ait une place à l'abri de danger pour travailler, et il devrait également être responsable pour n'avoir pas eu de surveillance suffisante.

Les cas de négligence non imputables à la faute du propriétaire ne devraient pas donner ouverture à un droit, à moins qu'on n'applique quelque loi moderne sur la responsabilité patronale, législation qui, dans notre pays n'a pas été étendue aux navires.

Le Comité exécutif de l'Association Maritime des États-Unis,

EVERETT P. WHEELER.
FRÉDÉRIC DODGE.
HARRINGTON PUTUAM.

RAPPORT

sur les questions posées par le Comité Maritime International sur le projet de la Commission de Paris relativement au

FRET.

Observations préliminaires.

La proposition d'unification de la législation en matière de fret va au-delà de ce qui a été tenté jusqu'ici par le Comité International et par les diverses conférences. Le fret est une matière entièrement soumise à la volonté des contractants. C'est là une différence des plus importantes

d'avec les matières traitées jusqu'à présent. Nulle réglementation, qu'elle se forme par traité ou autrement, de cette matière, ne peut l'emporter sur la stipulation d'un contrat qui ne s'y conformerait pas, à moins qu'il ne soit en même temps décidé par le législateur que toutes dispositions contraires sont nulles. Nous ne pensons pas que pareille disposition légale puisse se justifier par des raisons de nécessité ou même d'utilité et nous sommes d'avis qu'il n'est ni probable ni même désirable que pareille limitation de la liberté des contractants rencontre l'accord des divers intéressés et des divers gouvernements.

Mais nous approuvons une tentative d'unification des matières, telles celles formant l'objet des articles proposés par la Commission de Paris, qui ne font pas habituellement l'objet d'une stipulation expresse dans les contrats d'affrètement.

Art. 1. — Nous approuvons cette disposition. Elle écarte toutes les discussions relatives au fret *pro rata itineris*. C'est là nous semble-t-il la façon la meilleure de mettre fin aux divergences qui existent actuellement à cet égard entre les diverses législations. Nous pensons toutefois qu'il importe que cet article fasse mention du fret payé d'avance, car il existe actuellement à cet égard une différence entre la loi anglaise et celle de la plupart des autres pays. C'est pourquoi nous suggérons l'addition suivante :

« Tout fret payé d'avance doit être ristourné sauf disposition contraire. »

Art. 2. — Quant au 1°.

Cette disposition ne trouve pas à notre avis sa place dans une loi sur le fret. Tous les droits relatifs à une cargaison remboursée en avarie commune font l'objet d'un règlement et doivent en conséquence rester soumis à la loi qui régit ce règlement.

La disposition proposée a pour conséquence que le propriétaire de la cargaison serait obligé de payer le fret relatif à des marchandises rentrant en avaries commune. Ce fret lui serait bonifié en avance commune de même que la valeur de ses marchandises; il devrait naturellement contribuer à raison de ce fret aux lieu et place du propriétaire du navire.

En d'autres mots le propriétaire de la cargaison se trouverait dans une situation analogue à celle dans laquelle il se trouverait si le fret avait été payé d'avance et à forfait et ne serait donc pas en risque. Nous ne pouvons admettre cela.

Quant au 2°.

Cette disposition est critiquable : Lorsque la cargaison se compose de marchandises sujettes à la destruction telles que des fruits ou des légumes, ou à la combustion spontanée quelque soit le soin dont elles sont l'objet telles que des charbons, le chargeur et l'armateur contractent en pleine connaissance de la nature spéciale de la cargaigon et des contingences auxquelles son transport est soumis. Tous doivent dès lors en supporter le risque. L'armateur garde toujours la faculté de se protéger en stipulant un fret payable d'avance et à forfait et s'il ne le fait pas, il doit être considéré comme ayant assumé le risque du transport quant à son fret.

Mais si la cargaison périt à raison du vice propre, alors l'armateur a droit au fret. Nous suggérons la modification suivante au § II :

« Les marchandises qui périssent en cours de voyage à raison de leur vice propre au moment de la mise à bord ».

Quant au 3°.

Nous approuvons cette disposition mais nous pensons que le droit au fret doit être limité au cas de vente néces-

saire et aux cas ou la cargaison quoique endommagée se trouvait en état d'atteindre sa destination sans être entièrement dénaturée.

C'est pourquoi nous proposons l'ajoute du mot « nécessairement » avant le mot « vendu » et l'ajoute des mots « pourvu que ces marchandises se trouvent en état d'atteindre leur port de destination en specie » à la fin de la phrase.

Nous approuvons le dernier paragraphe de l'article II excepté en ce qu'il n'est pas disposé pour le cas où le produit de la vente dépasse la valeur de la marchandise à destination. Tout profit quelconque revient au propriétaire de la cargaison. Nous estimons que le paragraphe doit être complété en ce sens.

Nous sommes d'avis qu'il y a lieu d'ajouter encore un paragraphe à cet article établissant la débition du fret sur des marchandises de nature dangereuse embarquées sans avertissement spécial et détruites en cours de voyage.

Art. III. — Nous approuvons cet article.

Art. IV. — La question de principe ici en jeu est celle de savoir si, au cas où l'affréteur ou le chargeur restent en défaut de fournir la cargaison convenue, l'armateur doit fournir la preuve du dommage que cette inexécution du contrat lui fait éprouver ou si ce dommage doit être déterminé à forfait par la loi. Nous recommandons l'adoption de la règle qui prévaut chez nous et en Angleterre, à savoir la réparation du dommage dont l'existence est démontrée

Nous reconnaissons que cette règle présente le désavantage d'exiger habituellement un procès ou un arbitrage — ce qui entraîne des retards et la comparaison avec le bénéfice réalisé sur un voyage entièrement différent.

Pour le cas où le principe de l'art IV est adopté, nous

estimons que l'article tel qu'il est proposé prête à critique en ce qu'il applique la même règle à un chargement en cueillette et à un chargement en bloc. Le défaut de fournir la cargaison dans le dernier cas rompt le voyage et permet au navire de chercher un autre affrètement. Tel n'est pas le cas pour un navire chargeant en cueillette. Le navire accomplit néanmoins son voyage soit avec un vide ou avec une autre cargaison. Dans le premier cas le coût du voyage est le même et le navire perd le fret tout entier; le demi fret est dès lors une réparation incomplète. Dans le 2d cas, le remplacement n'entraîne aucune ou presque aucune dépense supplémentaire et reçoit néanmoins outre son fret entier, le demi fret dû par le chargeur ordinaire.

Nous estimons que le 1r paragraphe de l'art. IV ne devrait s'appliquer qu'au cas où l'affrétement porte sur le navire entier et que la règle du fret entier sous déduction du fret qui a effectivement été gagné ou qui eut pu être gagné au moyen d'une cargaison de « remplacement » doit s'appliquer au chargement en cueillette, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre l'inexécution totale et l'inexécution partielle.

Nous estimons également qu'il y a lieu de modifier comme suit la fin du 2e paragraphe : « s'il prouve que d'autres marchandises « permises » ont été embarquées ou offertes en remplacement de la sienne.

Art. V. — Nous ne pensons pas qu'il soit opportun de soumettre la surestarie à une réglementation. Nous sommes adversaires de l'établissement de tout système de procédure ou de formalité obligatoires.

Quant au traitement du fret en avarie commune nous sommes adversaires du fret brut ou de toute fraction du fret brut comme base de contribution. Le fret net établi en déduisant les autres dépenses du voyage (à l'exclusion

des approvisionnements se trouvant à bord au moment du fait donnant naissance à l'avarie l'avance commune) doit être pris à notre avis comme base des allocations et de la contribution.

Enregistrement et publicité des Hypothèques et Privilèges maritimes.

L'Association Maritime des États-Unis, conformément à la demande faite par le Comité Maritime International dans sa circulaire du 31 mars 1909, adresse au Bureau Permanent le rapport suivant relatif à la législation existante et aux mesures administratives de réglementation et de publication des gages sur navires aux États-Unis :

Il est expressément stipulé, dans la loi fondamentale des États-Unis, qu'aucun acte de vente, mortgage, hypothèque ou translation de propriété d'un navire ou partie de navire des États-Unis n'aura d'existence vis-à-vis de personnes autres que le cédant ou débiteur hypothécaire, ses héritiers légaux ou institués et personnes en ayant effectivement connaissance, à moins que cet acte ne soit inscrit au bureau du percepteur des droits d'enregistrement où le navire est enregistré et immatriculé.

De ces dispositions sont cependant formellement exceptés les engagements à la grosse consentis pendant un voyage pour obtenir l'argent ou les matériaux nécessaires pour des réparations ou pour mettre le navire à même de poursuivre le voyage. U. S. Rev. Stats. Sec. 4192.

Aucun enregistrement ou inscription n'est nécessaire pour la validité des autres privilèges maritimes reconnus par les tribunaux maritimes des États-Unis comme réglés par le droit commun maritime, tels que les privilèges pour

salaires, sauvetage, remorquage, privilèges pour indemnité de collision, ceux existant en faveur des propriétaires de la cargaison et ceux pour réparations et approvisionnements fournis dans les ports où le navire doit être considéré comme étranger.

Pour les réparations faites ou approvisionnements livrés dans les ports où le navire doit être considéré comme national les privilèges susceptibles d'être établis d'après les Tribunaux Maritimes des États-Unis pourront prendre naissance si la loi de l'État particulier dans lequel les réparations ou approvisionnements ont été effectués, — en décide de la sorte.

Pour être valables semblables privilèges requièrent ou ne requièrent pas l'enregistrement ou l'inscription suivant les exigences de l'État particulier en question. Dans certains États où existent des privilèges de ce genre, l'enregistrement et l'inscription n'en sont pas exigés. Dans d'autres États, diverses dispositions exigeant l'enregistrement ou l'inscription ont été imposées et elles diffèrent notablement d'un État à l'autre. Nous ne pensons pas que le détail de ces dispositions spéciales exigées par chaque État soit demandé par le Bureau Permanent ou puisse lui être d'une utilité quelconque.

PAYS-BAS

ASSOCIATION NÉERLANDAISE DE DROIT MARITIME

Publicité des Privilèges et Hypothèques maritimes

Le code de commerce néerlandais fait distinction entre:

a) les navires de mer ;

b) les navires et bateaux, naviguant dans les rivières et eaux intérieures, et ne sortant pas hors des limites du royaume ;

c) les bâtiments de la navigation intérieure, arrivant de l'étranger ou destinés pour l'étranger, lesquels bâtiments sont assimilés aux navires de mer.

La livraison des navires de mer ainsi que des bâteaux d'intérieur qui ont un port de dix lastes et au-delà ne pourra être faite que par acte transcrit dans les registres publics, qui y sont spécialement destinés (1).

La loi néerlandise connait deux sortes de privilèges, savoir :

1° les privilèges légaux ;

2° les privilèges conventionnels.

Les privilèges légaux, dont on trouve l'énumération dans l'article 313 et l'article 315, 1° du Code du Commerce, sont préférés avant les privilèges contractuels, dans l'ordre établi par la loi.

---

(1) Sous ce rapport les navires, bien qu'étant meubles, se rapprochent du système, qui régit les biens immeubles.

Quant aux derniers (les hypothèques maritimes, ou « pand- en verpandbrieven ») la loi a adopté le système suivant :

I — Pour établir le privilège il n'est pas nécessaire que le navire soit mis en possession du créancier.

II. — Le privilège doit être stipulé par acte énonçant le montant de la dette et des intérêts convenus.

III. — Cet acte doit être inscrit au registre, mentionné ci-dessus.

IV. — Les intérêts ne sont garantis que pour les deux dernières années.

V. — Le rang de ces privilèges est réglé par la priorité des inscriptions.

VI. — Le privilège est éteint, si le navire, transmis à un autre, a navigué pendant 60 jours après sa sortie du port, sous le nom et pour le compte du nouveau propriétaire, sans que le créancier ait protesté.

Cette disposition ne s'applique pas à la vente à l'étranger.

Dispositions Administratives

Les mesures administratives ont été réglées par deux décrets royaux, l'un du 1er août 1828 (Jounrnal Officiel n° 28), l'autre du 21 juin 1836 (Journal Officiel n° 41).

Les plus importantes de ces mesures peuvent être résumées comme suit :

I. — Les conservateurs des hypothèques sur les immeubles sont chargés de tenir les registres pour le transfert des navires et les hypothèques maritimes.

II. — Un bureau central est établi à la Haye. Il reçoit et conserve les copies de tous les actes, inscrits aux registres locaux.

III. — Dans chaque bureau il est tenu un registre-journal, qui reçoit jour par jour et par ordre de numéros, les déclarations et les actes, présentés pour être inscrits.

En outre il y a les registres des transferts et des inscriptions, tandis qu'un registre général est tenu par le bureau central.

Les registres des bureaux locaux sont numérotés, certifiés et signés par le juge de paix du lieu, où se trouve chaque bureau ; ceux du bureau central par le président ou un des conseillers de la cour d'appel de la Haye.

Enfin, il y a les registres auxiliaires, énonçant les noms des navires et des propriétaires, pour faciliter les recherches et le contrôle.

IV. — Le nom du bureau, le numéro du registre et la date de la première inscription sont indiqués sur le navire par un fontionnaire juré d'une écriture indélébile et lisible de loin.

Celui-ci en délivre un certificat, qui devra être présenté au conservateur afin d'obtenir la restitution des documents présentés à l'inscription.

V. — Pour opérer l'inscription d'une hypothèque le créancier présente, soit lui-même, soit par un tiers, au conservateur du régistre, où le navire a été inscrit, deux bordereaux signés par le créancier ou par le tiers, dont l'un peut être porté sur le titre, présenté au conservateur ou sur l'expédition.

Ces bordereaux contiennent :

1° La désignation individuelle du créancier et du débi-

teur et du domicile, élu par le premier dans le ressort du bureau ;

2° La date et la nature du titre avec l'indication du fonctionnaire, par devant qui l'acte a été passé ;

3° Le montant de la créance ou l'évaluation des droits conditionnels et indéterminés à garantir, et l'époque de l'exigibilité ;

4° Le nom et le tonnage ou les dimensions du navire, le bureau, la date et le numéro de son enregistrement, et le port ou le lieu dans le Royaume, qu'il visite le plus souvent.

Le conservateur retient l'un des bordereaux pour en opérer l'inscription au registre-journal à la date de la remise.

Il rend sur le champ au requérant l'autre bordereau, au pied duquel il certifie la date de la remise. Il doit en outre, s'il en est requis, ajouter dans les 24 heures, sur le même bordereau, le numéro sous lequel l'inscription se trouve portée sur son registre.

Les deux certificats seront signés de lui.

Avant-Projet de traité sur le Fret.

L'Association Néerlandaise se rallie en général aux principes adoptés par la Commission de Paris.

Elle se borne à proposer un amendement à l'article 3, alinéa 2 : La différence de fret ne doit être à la charge de l'affréteur que si le capitaine l'a informé en temps utile de l'empêchement du navire afin que l'affréteur puisse, — s'il le juge opportun — effectuer lui-même la réexpédition.

PAYS-BAS

ASSOCIATION NÉERLANDAISE DE DROIT MARITIME

RÉPONSE

au Questionnaire sur la Réparation des dommages en cas d'accidents de personnes

---

1re PARTIE

Droit Comparé

Les principes genéraux, qui règlent dans les Pays-Bas la responsabilité pour les accidents donnant lieu à mort d'homme ou à lésions corporelles, se trouvent codifiés dans le Code Civil néerlandais (Art. 1401-1407). Ils sont les mêmes que ceux du Code Civil français (Art. 1382-1386), à l'exception que notre Code exige que le fait, causant dommage à autrui, soit un fait *illicite*, ce qui, d'après la jurisprudence de la Cour de Cassation des Pays-Bas, doit être entendu dans un sens assez strict, c'est-à-dire un fait contraire à une disposition légale ou autrement violant un droit d'autrui.

La loi du 2 janvier 1901, modifiée par la loi du 13 janvier 1908, règle « l'assurance obligatoire des ouvriers contre les suites pécuniaires des accidents dans certaines professions ». Les accidents, pour les suites desquels les ouvriers sont assurés, doivent être survenus dans l'exercice de leurs fonctions.

Cette loi comprend dans sa liste de nombreuses professions, celle de ces bateliers qui, bien qu'ils se rendent habituellement hors des frontières du Royaume, ne passent pas la mer ; et également les pêcheurs d'eau douce.

Mais elle exclut les équipages des vaisseaux de mer, et les pêcheurs d'eau salée. On trouve cependant dans le Code de Commerce en faveur des équipages les dispositions suivantes :

Art. 423. — Toute personne de l'équipage, qui tombe malade pendant le voyage, ou qui, soit au service du navire, soit dans un combat contre l'ennemi ou des pirates, est blessée ou mutilée, est payée de ses loyers, traitée et pansée, et en cas de mutilation, indemnisée à l'arbitrage du juge, s'il y a contestation.

Art. 424. — Les frais du traitement et du pansement, et les indemnités sont à la charge du navire et du fret, si la maladie, les blessures ou la mutilation ont été occasionnées par le service du navire.

Si elles ont eu lieu dans un combat pour la défense du navire, les frais et l'indemnité seront répartis sur le navire, le fret et sur le chargement, sous forme d'avarie grosse.

Art. 425.— Si lors du départ du navire, le malade, blessé ou mutilé n'avait pu continuer le voyage sans danger, le traitement et le pansement seront continués jusqu'à guérison.

Le capitaine, avant son départ, est tenu de faire face à ces frais et de pourvoir à l'entretien du malade ou blessé.

Art. 426. — Le malade, blessé ou mutilé, n'a pas seulement droit à ses loyers jusqu'à sa guérison, mais ils lui seront payés jusqu'au jour où il pourra être de retour au lieu d'où le navire est parti et il recevra en outre un dédommagement pour les frais du voyage de retour.

Art. 427. — Dans les cas prévus aux articles 424, 425

et 426 il n'a d'autre recours que contre le navire, le fret et le chargement ».

Comme on voit par ce que nous venons de citer, tout ceci ne se rapporte pas à quelque quasi-délit. La loi règle exclusivement quelques éventualités, qui pourront se produire pendant l'exécution du contrat de service.

Il n'existe aucune autre loi s'occupant spécialement de la responsabilité des accidents de personnes survenus en mer. Les articles susmentionnés du Code Civil et du Code de Commerce doivent suffire à tout, de sorte que les gens de mer, passagers ou tierces personnes, à moins qu'ils ne puissent se baser en leurs actions sur le contrat de service, sur le contrat de passage ou sur quelqu'autre contrat spécial, n'auront un recours pour leurs réclamations de dommages-intérêts que conformément au Code Civil.

Il s'en suit également qu'il n'y a pas lieu, en cas de quelque accident attribuable à la faute ou à la négligence soit de l'armement, soit du capitaine ou de ceux pour lesquels il est responsable, de faire les distinctions posées dans le questionnaire.

En répondant aux questions suivantes nous n'avons visé que les actions résultant d'un quasi-délit.

I. — Conditions de Responsabilité

1. *La responsabilité est-elle réglée par le droit commun ou par une législation spéciale ?*

Voir ci-dessus.

2. *Y a-t-il responsabilité présumée ou faut-il établir la faute ?*

Une faute, y compris la négligence, doit être établie par des preuves légales.

3. *S'il y a présomption de responsabilité, cette présomption cède-t-elle devant la preuve du cas fortuit ou de la force majeure ?*

Il n'y a pas de présomption légale de responsabilité.

4. *Le vice ou défaut des choses (rupture d'engins, de machines, de cables etc.) donne-t-il lieu à recours ?*

Dans ce cas il y aura recours en tant que la preuve pourra être établie que le vice ou le défaut doit être attribué à la faute ou négligence du capitaine ou de ceux pour qui il est responsable ou de l'armement.

5. *Quelles sont les preuves qui doivent être fournies pour que ce recours soit justifié ? Faut-il prouver une faute du capitaine ou de l'équipage, ou suffit-il de prouver le mauvais état de l'engin ?*

Voir la réponse à la question 4.

6. *La preuve de cas fortuit ou de la force majeure est-elle admise ?*

Point de responsabilité sans faute ou négligence, et point de faute en cas de force majeure. Donc dans tous les cas où le propriétaire aura besoin d'une preuve contraire, il sera admis à la preuve du cas fortuit ou de la force majeure.

II. — Personnes pouvant agir en responsabilité

L'action appartient-elle à la personne lésée ou appartient-elle également à sa femme, à ses enfants ? Ou appartient-elle à ses héritiers, même en ligne latérale ?

L'action appartient à la personne lésée, ou après sa mort à sa femme, à ses enfants, et à ses parents en ligne ascendante, pourvu que le défunt fût le soutien des susnommés.

Les dommages-intérêts sont estimés d'après les positions sociales et les fortunes réciproques des parties et les circonstances.

Les parents en ligne collatérale ou les héritiers comme tels, n'ont pas d'action.

III. — Dommages intérêts

1. *Les dommages-intérêts comprennent-ils uniquement le préjudice matériel, ou bien est-il alloué aussi des dommages-intérêts pour préjudice moral ? Sont-ils limités aux dommages directs ou bien comprennent-ils aussi les dommages médiats et indirects ?*

Il est alloué par la loi tous dommages-intérêts matériels qui pouvaient être prévus, y compris toutes les suites et conséquences directes du préjudice. Le dommage purement moral ou indirect n'est pas pris en considération.

2. *Y a-t-il une limite en chiffres aux dommages-intérets, par exemple : est-il fixé dans la loi ou dans le projet de loi un maximum d'indemnité par cas ? Quelle est cette limite ?*

La loi ne pose aucune limite. Il faut observer cependant ce qui a été dit dans la réponse à la question II.

IV. — Clauses contractuelles d'exonération

Peut-on s'exonérer par contrat de la responsabilité fixée par le droit commun ?

En tant que la profession n'est pas régie par la loi susnommée sur l'assurance obligatoire et que le contrat n'est pas contraire à quelque ordonnance légale et coërcitive ou contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs, on a pleine liberté de s'exonérer par contrat des obligations légales.

V. — Prescription

Y a-t-il une courte prescription, et quelle est-elle ?

Il n'y a pas à ce sujet de courte prescription. La prescription de trente ans est applicable.

VI. — Nationalité

Les étrangers et les nationaux sont-ils, au point de vue de cette législation, placés sur la même ligne ?

L'article 9 de la loi du 15 mai 1829 contenant les dispositions générales de la législation du Royaume, dit :

« *Le droit civil du Royaume s'applique indistinctement aux Néerlandais et aux étrangers, sauf les exceptions établies par la loi* ».

Il n'y a pas d'exception à l'égard de notre matière.

Les réponses à la deuxième partie du Questionnaire, traitant du « *jus constituendum* » exigent une étude approfondie.

Nous regrettons que le temps nécessaire à ce travail nous a manqué, et nous espérons y revenir plus tard, en supposant que les discussions de la Conférence de Brême ne formeront qu'une entrée en matière et que les questions resteront à l'ordre du jour d'une prochaine conférence.

DANMARK

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

Indemnités dues pour lésions corporelles

En réponse à la lettre du comité du 12 juin d'une circulaire n° 22 avec laquelle nous avons reçu deux annexes, nous nous permettons de dire que notre loi maritime admet en principe que l'armateur est responsable de la faute de son préposé.

Cependant, s'il s'agit de dommages en cas d'accidents de personnes cette règle ne s'applique que dans les cas, où le préposé est coupable d'une négligence punissable d'après la loi pénale. En ces cas l'armateur peut exercer un recours contre le capitaine pour qui il a dû payer. Nous désirons que cette législation soit conservée. C'est déjà dur que de forcer l'armateur à payer un dommage quoiqu'il soit complètement innocent. Une telle règle peut seulement se justifier, si la sécurité de la navigation l'exige.

A l'exception de Mr. Middelboe nous ne pensons pas que cela soit le cas. Dans la grande pluratité des causes où il est question de fautes nautiques, il n'y a pas négligence (culpa) suivant le droit commun. Il n'y a alors aucune raison de forcer le capitaine qui a fait de son mieux, à payer. Il est encore plus injuste de faire payer l'armateur. Les personnes qui s'exposent aux hasards de la

mer, peuvent s'assurer. Nous nous rapportons à l'étude du soussigné Hindenburg : « De la faute en matière d'abordage et de la responsabilité des propriétaires de navires. » Anvers 1899.

Pour l'Association Danoise de Droit Maritime,

A. HINDENBURG.

ITALIE

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

(SECTION DE NAPLES)

RAPPORT

sur l'Avant-projet de traité relatif au FRET

La Section de Naples de l'Association Italienne de Droit Maritime a fait porter son examen sur l'avant-projet de traité international sur le fret, et dans ses dernières réunions elle a pris les conclusions suivantes :

SUR L'ART I.

L'avant-projet ainsi qu'il a été formulé par la Commission de Paris a pour fondement un principe qui diffère radicalement du système suivi par la législation italienne.

Entre les trois solutions : *du fret pro rata itineris, du fret d'équité* et le système anglais, par lequel aucun fret n'est dû, lorsque la marchandise n'arrive pas à destination, la Commission de Paris a préféré ce dernier système.

Il n'est pas possible de prétendre qu'un principe admis par une législation puisse prévaloir, à l'exclusion des principes qui se trouvent dans les autres législations, et pour aboutir à une entente internationale il faut bien se faire des concessions réciproques.

Cette section de Naples, en vue des dispositions contenues dans l'avant-projet, qui tempèrent et modifient la rigueur de l'abolition du fret *pro rata itineris*, croit pouvoir adhérer à l'avant-projet ainsi qu'il a été formulé; et même au principe affirmé dans l'art. 1; mais en même temps elle ne peut pas se passer de faire remarquer les difficultés que rencontrerait au cas d'une entente internationale l'adhésion à un système qui est radicalement différent de celui qui est suivi par le Code Italien. C'est qu'il importerait de changer de fond en comble toutes les dispositions et de les adapter analoguement au contenu de l'avant projet. Lors de la Conférence de Venise l'Association italienne présentait des conclusions qui avaient pour base les motifs d'équité sur lesquels le système du fret *pro rata itineris* trouve son fondement, système qui correspond à nos traditions nationales et qui est consacré dans les dispositions du Code de Commerce, dans les art. 561 et suiv. mis en rapport avec les art. 388 et suiv. qui régissent le contrat de transport.

Les motifs de ces conclusions furent largement exposés dans l'étude de M. le Prof. Perrone, qui fut redigée pour l'occasion.

SUR L'ART. 2.

Cet article présente justement les exceptions au principe affirmé dans l'art. 1, et il contient un tempérament entre les tendances opposées.

Il serait désirable que, lors de la discussion qui suivra à Brême, l'on déclarât si les exceptions qu'on lit dans l'art. 2 du projet sont absolues et taxatives, ou bien s'il est possible d'en admettre d'autres.

Puisque les quatre cas prévus dans l'art. 2 représentent des exceptions, ils n'admettraient pas une interprétation extensive, ce qui serait inconciliable avec l'idée des excep-

tions. Mais il serait juste d'expliquer que lorsque les lois nationales considèrent également comme exceptions des cas analogues, il faudrait les considérer comme compris dans les exceptions prévues par l'art. 2.

Les quatre exceptions qu'on lit dans l'art. 2 sont justes, et il faut bien les accepter. La 1re est juste, car il serait injuste que le destinataire, qui reçoit la valeur d'une marchandise, en profite sans payer le fret.

Il est raisonnable d'admettre la 2me, car le risque doit être exclusivement à la charge du propriétaire de la marchandise. Et il faudrait aussi déclarer si la perte par vice propre de la marchandise doit être traitée comme celle qui périt par un fait de l'expéditeur, car ce fait est toujours à la charge de celui qui envoie la marchandise, et il serait injuste que le fréteur, qui ne doit pas se préoccuper de pareils faits, en ressentît les conséquences.

On ne peut pas douter de la légitimité de la 3me exception, mais les mêmes questions dont nous avons parlé à propos du n° 2 se répètent dans l'hypothèse prévue par le n° 3.

A propos de l'exception prévue par le n° 4, l'un des honorables membres de la section de Naples proposait qu'au lieu d'employer l'expression « *en raison des besoins urgents du navire* », on eût mieux dit : *en raison des besoins urgents de la navigation.*

En tout cas, puisqu'il s'agit d'une disposition d'ordre général, qui doit être adoptée par tous les États qui feront adhésion à la Convention internationale, cette Section de l'Association Italienne croit que la quatrième exception proposée envisage la vente des marchandises pour tous les besoins du navire et de la navigation, en acceptant sous cette expression la cargaison, les personnes et tout ce qui est lié au navire.

SUR L'ART. 3.

Cet article vise les obstacles pour achever le voyage, et par une expression assez large, il comprend toutes les hypothèses d'empêchement pour le navire de compléter sa route. Cet article est un autre tempérament au principe de la suppression du fret *pro rata itineris*. Lorsque par un obstacle survenu le navire ne peut pas compléter sa route, et le capitaine réussit à faire arriver la marchandise à destination, il est juste qu'il soit payé de l'entier fret convenu, en laissant à ses soins et à son choix le moyen de transport pour réexpédier la marchandise à destination.

SUR L'ART. 4.

Cet article vise le cas où l'affréteur ne fournit pas la cargaison toute entière ; il est nécessaire que le capitaine ne soit pas soumis à des formalités et à des termes rigoureux.

L'industrie des transports maritimes réclame de la célérité et de la vitesse ; les navires ne peuvent pas rester inactifs ; leur destination est inconciliable avec la rigueur des formalités.

Naturellement, s'il faudra prouver la réduction proportionnelle pour les marchandises qui ont occupé la place de celles qu'on n'a pas fournies, il faut s'en remettre aux régles du droit commun, pour tout ce qui concerne l'obligation de prouver, la manière de présenter les justifications etc. ; ce sont là des détails qu'on sous-entend, mais dont un projet de traité international ne peut pas s'occuper.

Dans le cas prévu par le 2me alinea de l'art. 4, il semble que l'on a visé une condition analogue à celle de la disposition contenue dans la première partie de l'article même ;

et en comparaison des autres conditions, il semble logique qu'on doit appliquer la même solution du payement du demi fret, et d'indenniser les frais de chargement et de déchargement.

SUR L'ART. 5.

L'avant-projet écarte toute question doctrinaire sur le caractère des surestaries, si elles doivent être considérées comme un supplément du fret ou comme une indemnité.

Cependant on affirme dans cet article deux principes :

Les surestaries bénéficient des mêmes garanties que le fret.

Elles sont dues sans mise en demeure ni formalités.

Dans la plus part des cas on trouve les surestaries stipulées dans les chartes-parties, on bien les coutumes les admettent dans une mesure détérminée, et on doit les considérer comme un dedommagement du prolongement de l'affrétement pour un délai fixé, après lequel commencement les surestaries extraordinaires.

Il serait utile que la Conférence résolût le doute suivant : *quid* sur la manière de déterminer les surestaries aux égards du même privilège que pour le fret ?

Questionnaire sur la réparation des dommages en cas d'accidents de personnes.

Cette Section n'a pu faire porter son examen sur ce questionnaire qui lui est parvenu avec retard ; elle ne peut qu'exprimer le vœu : que des principes uniformes puissent règler la méthode et la mesure de la réparation, de manière à établir une certaine égalité entre les victimes, quelle que soit leur nationalité.

Cependant le problème est très vaste, et pas facile à resoudre en un temps si bref.

Cette Section surtout doit être reconnaissante au Comité Maritime International pour avoir envisagé ce problème difficile, et pour avoir ouvert la discussion sur une matière sur laquelle nous insistions lors de la Conférence de Venise.

Nous pouvons seulement observer dès à présent, en ce qui concerne les sinistres arrivés aux personnes qui composent l'équipage et la réparation des dommages en cas de lésions corporelles ou de mort, qu'il serait convenable que la loi du drapeau regît la réparation des accidents et leurs conséquences à l'égard des personnes qui composent l'équipage.

Quelle que soit leur nationalité,les individus en acceptant de former l'équipage d'un navire à bord, se sont sommis à la loi du drapeau ; et il serait également naturel que la même loi fût acceptée pour régler les accidents.

A présent presque dans touts les Pays sont en vigueur des lois sur les accidents du travail ; et il est bien rare que cette matière soit abandonnée à la libre appréciation de intéressés.

En tout cas, puisque les personnes qui composent l'équipage ont voulu librement se soumettre au régime de la loi du pavillon du navire sur lequel ils se sont engagés, il serait juste de considérer la même loi comme choisie par eux-mêmes pour régler les accidents dont ils peuvent être victimes pendant leur service à bord.

Naples le 9 Août 1909.

F. MIRELLI, *Vice-Président, rapporteur*
E. SOPRANO
M. RODINÓ.

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

(SECTION DE GÊNES)

QUESTION DU FRET.

Rapport sur les textes proposé par la Commission de Paris.

Les règles dont se compose l'avant-projet rédigé par la Commission de Paris s'inspirent, notamment, du principe, qu'aucun fret n'est dû si les marchandises, pour des causes imputables au navire, ne peuvent pas atteindre le port de destination. C'est donc l'abolition du fret proportionnel *(pro rata itineris peracti)* qui est proposée par la Commission de Paris, c'est à dire l'abolition du système suivi par le Code Italien et par presque toutes les législations continentales.

Et cette solution est assurément plus conforme à la nature de l'affrètement, qui, aient principalement un contrat de transport, ne comporte pas une exécution partielle, et ne s'accomplit que par le transport de la marchandise au port de destination.

Mais si les marchandises n'arrivent pas à destination par suite d'avaries dont elles ont été atteintes au cours du voyage, il n'y a aucun motif pour faire perdre au navire tout ou partie du fret stipulé pour leur transport.

Et le chargeur ne peut, en aucun cas se libérer de cette obligation par l'abandon de la marchandise.

Une exception traditionnelle à ce principe se trouve consacrée dans plusieurs Codes, y compris le Code italien, en faveur des propriétaires de futailles contenant des liqui-

des, qui sont arrivées vides ou presque vides à destination. Mais cette exception doit être supprimée, n'ayant aucune raison d'être.

A plus forte raison, la totalité du fret sera acquise par le capitaine quand le propriétaire des marchandises non arrivées à destination en reçoit la valeur sur la base du prix qu'elles auraient eu si elles avaient achevé le voyage. Tel est le cas des marchandises qui ont fait l'objet d'un sacrifice volontaire pour le salut commun, ou qui ont été vendues en cours de route pour subvenir aux besoins du navire.

Dans le cas, cependant, ou le chargeur, en perdant sa marchandise, doit également le fret entier, si le capitaine parvient à remplacer les marchandises péries ou vendues par suite de leur état d'avarie, et à gagner un nouveau fret, il est de toute justice que ce profit ne soit entièrement dévolu au capitaine.

L'Association Italienne est d'avis que ce nouveau fret doit être partagé par moitié entre le capitaine et le précédent chargeur, en écartant ainsi, pour des motifs d'opportunité et d'équité, l'opinion trop absolue de ceux qui voudraient l'attribuer complètement à ce dernier.

Il faut, en effet, que le capitaine ait un intérêt à la substitution de nouvelles marchandises à celles péries ou vendues, et l'on ne doit pas oublier, d'autre part, qu'un nouveau chargement entraîne des soins et des responsabilités pour le capitaine, dont il serait dégagé s'il terminait le voyage sans ce remplacement.

D'un autre côté les conséquences de la suppression du fret de distance ne doivent pas être poussées au point de permettre aux propriétaires de la marchandise de réaliser un bénéfice par suite des événements qui ont empêché au navire d'achever le voyage. Ce qui pourrait arriver s'il obtenait de réexpédier ses marchandises à destination à

un prix de transport moindre du fret primitif, ou s'il retirait, en les vendant au port intermédiaire, un prix égal ou supérieur à celui obtenable au lieu de destination. Dans ces cas il doit, à juste raison, être tenu au paiement d'une portion du fret, car, s'il en était autrement, il réaliserait injustement un bénéfice aux dépens du navire.

Tels sont les motifs qui ont engagé l'Association Italienne à proposer l'adjonction, aux articles 2 et 3 de l'avant projet, de paragraphes suivants :

ART. 2

Entre le nº 3 et le dernier alinéa :

En aucun cas le chargeur ne peut se libérer, par l'abandon de la marchandise, de l'obligation du paiement du fret.

Après le dernier alinéa :

Le nouveau fret éventuellement gagné par le capitaine pour le transport de marchandises embarquées en remplacement de celles péries ou vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie, sera partagé par moitié entre le capitaine et le précédent chargeur.

ART. 3

Après le dernier alinéa :

Exceptionnellement le capitaine aura droit à une portion du fret, si l'affréteur parvient à réexpédier les marchandises à destination par un autre moyen à un taux moins élevé que le fret primitif, ou si les marchandises sont vendues au port à un prix égal ou supérieur à celui de destination.

Dans le premier cas le fret à payer au capitaine sera déterminé par la différence entre le fret primitif et le nouveau prix de transport et dans l'autre cas sera fixé ex æquo et bono.

La discussion sur la nature juridique des surestaries n'est point de nature complètement théorique comme il a paru à la Commission de Paris.

Les conséquences sont essentiellement différentes suivant qu'on les envisage comme un accessoire du fret ou bien comme des dommages intérêts.

Dans le premier cas elles suivent le sort du fret, participent entièrement à ses vicissitudes et jouissent de ses priviléges, ce qui ne devrait pas être juridiquement vrai dans l'autre cas.

Mais le système de s'écarter de la rigueur scientifique des principes s'est présenté à la Commission de Paris comme le meilleur pour trancher les difficultés provenant des nombreuses divergences existant, en matière de surestaries, dans les lois et dans les usages des pays maritimes.

Il faut donc se borner à formuler quelques règles dans l'intérêt de la navigation, en tenant compte, notamment, des exigences toujours croissantes de la navigation à vapeur.

Et c'est dans ce but que l'Association Italienne propose d'ajouter à l'art. 5 un paragraphe établissant qu'elles courent aussi pendant les jours fériés et pendant le temps que le chargement ou le déchargement est empêché par des événements de force majeure.

Une exception à la règle établie dans le dernier alinéa de ce même article a été introduite pour un cas, qui peut, quoique fort rarement, se présenter ; le cas où le délai de starie n'a été fixé, ni par la volonté des parties, ni par l'usage du port.

L'art. 5 devrait donc être rédigé comme suit :

Les surestaries doivent bénéficier des mêmes garanties que le fret.

Leur terme ne reste suspendu ni pendant les jours fériés ni à cause d'évènements de force majeure.

Elles sont dues sans mise en demeure ni formalités, excepté le cas où le délai de starie n'est fixé ni par le contrat ni par l'usage du port.

La publicité internationale en matière d'hypothèques maritimes

L'Association italienne de droit maritime propose d'insérer dans l'avant-projet de traité sur les hypothèques et les privilèges maritimes une disposition établissant :

que, pour être respectée dans les pays contractants, l'hypothèque doit être mentionnée dans l'acte de nationalité

et que le rang des hypothèques est déterminé d'après la date de la mention sur l'acte de nationalité.

C'est le système suivi par le code de commerce italien, et ce système, au point de vue de la publicité internationale de l'hypothèque maritime, est, sans contredit, le plus sûr et le plus pratique, car, l'acte de nationalité devant se trouver toujours à bord, les tiers peuvent très facilement être renseignés sur l'état hypothécaire du navire.

L'unique objection qu'on pourrait faire à ce système est qu'il pourrait avoir pour conséquence d'empêcher toute hypothèque sur un navire en cours de voyage. Mais cette difficulté a été surmontée par la législation italienne.

L'art. 489 du Code de Commerce établit que « si la constitution du gage a lieu dans le Royaume pendant que le navire est en voyage pour un pays étranger, on peut convenir que l'annotation sur l'acte de nationalité sera insérée à la chancellerie du Consulat du lieu où le navire se trouve ou auquel il est adressé, mais à la condition que le lieu susdit soit déclaré par écrit au moment même où

l'on demande la transcription du titre. Dans ce cas l'administrateur de la marine marchande doit immédiatement transmettre copie du titre authentiqué par lui à l'officier consulaire susdit aux frais du requérant.

Le contrat n'est valable, vis-à-vis des tiers, qu'à partir de la date de l'annotation sur l'acte de nationalité.

Et l'expérience qu'on a fait de ce système depuis la mise en vigueur du code (1er janvier 1883) est la meilleure garantie qu'il est bien loin de produire, par son fonctionnement, l'inconvénient redouté.

Questions sur le fret en matière d'avarie commune

I

Le fret contribuable doit-il être calculé suivant la XVIIme Règle d'York et d'Anvers (sous déduction des frais de port et des gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice) ou suivant le système de déterminer à forfait le rapport entre le fret net et le fret brut, en dehors des circonstances spécifiques ?

Nota. La loi belge évalue le fret net à la moitié du fret brut (art. 105 de la loi 21 août 1879) et le Code de comm. allemand aux deux tiers du fret brut (art. 721).

Réponse. — Le système préférable est celui de déterminer à forfait le rapport entre le fret net et le fret brut, et la pratique nous enseigne qu'il est équitable d'évaluer

le fret net tenu à la contribution, aux deux tiers du fret brut acquis au moment du déchargement ou perdu par le fait de l'avarie commune.

II

Le fret acquis à tout événement *(ship lost or not lost)* et qui est exempt de toute contribution pour le fréteur, doit-il être calculé intégralement à la charge de l'affréteur dans la valeur des choses sauvées, ou bien doit-il être assujetti aux déductions dont il est mention au numéro précédent ?

Réponse. — Lorsque le fret est en risque pour les chargeurs, aucune déduction ne doit être faite. En effet, quand le fret a été payé d'avance ou est stipulé payable à tout événement c'est le montant intégral du fret qui est en risque, car les frais de port et les gages de l'équipage postérieurs à l'avarie grosse n'auraient pas été épargnés pour les chargeurs si, au moment de l'avarie commune, le navire et la cargaison s'étaient perdus. Le fret doit être, dans ce cas, considéré comme incorporé à la marchandise dont il constitue une augmentation de valeur.

Pour l'Association italienne (Section de Gênes).

Berlingieri, *Rapporteur.*

GRÈCE

ASSOCIATION MARITIME EN GRÈCE

Indemnités dues en cas d'accidents de personnes

RAPPORT

de Mr GEORGES DIOBOUNIOTIS,
Professeur agrégé à l'Université d'Athènes, Avocat à la Cour, Ancien Magistrat.

A.

I

Une réglementation internationale de la réparation du dommage causé aux passagers en cas de mort ou de lésions corporelles est aujourd'hui indispensable. En effet la multiplication des transports par mer a rendu ces accidents très fréquents ; leur réparation est devenue une nécessité sociale très importante. Mais avant de consacrer dans sa législation des principes de réparation équitable, le Gouvernement doit posséder la certitude que les autres Etats adopteront des lois similaires. Autrement il imposerait au pavillon national des obligations très lourdes en faveur même des étrangers, ce qui en tout cas mettrait le pavillon national dans un état d'infériorité pour concourir avec les pavillons étrangers. C'est cette raison précisément qu'on n'a peut-être pas toujours le courage d'avouer et qui a empêché jusqu'à ce jour la législation de s'emparer de cette question et de la résoudre.

II

L'obligation de l'armateur du navire transporteur d'indemniser le passager pour le dommage subi à la suite de la mort ou des lésions corporrelles est-elle une obligation contractuelle ou délictuelle ?

Voilà une question très délicate et très difficile à résoudre. Cette question a une grande importance, si l'on veut donner des solutions de *lege lata*. Mais quand il s'agit de trancher cette question de *lege ferenda,* son importance pratique devient presque nulle, parce que le législateur en fixant dans la loi les principes fondamentaux élimine les conséquences tirées des principes généraux du droit.

Cependant la question n'étant pas dénuée de tout intérêt nous allons la traiter sommairement (1). Du reste cet examen ne sera pas sans utilité pour les dispositions de la nouvelle législation.

Il y a une grande différence entre le contrat de transport de marchandises et le contrat de transport de passagers. Tous les auteurs sont d'accord là-dessus. La difficulté commence avec la fixation du criterium de la différence.

Il va sans dire que le contrat de transport de marchandises aussi bien que le contrat de transport de passagers ne sont ni de purs contrats de *locatio-conductio rei* ni des contrats de *locatio conductio operis :* ce sont des contrats

---

(1) La théorie et la jurisprudence en France se sont occupées de cette question au point de vue des principes généraux du droit, aucun texte de loi n'existant sur cette matière.

Pour l'obligation contractuelle : Lyon Caen et Renault, Cours V § 835 et III § 709. En sens contraire Ferraud-Giraud, Code des transports III, n° 420. Cour de Cassation, 10 Novembre 1884. Lewis-Boyens II p. 394. Pour le droit Italien Vivante, Trattato § 025, Bruschettini § 7.

sui generis, quoique très rapprochés de la *locatio conductio operis*.

Dans le contrat de transport de marchandises l'armateur se charge de recevoir les marchandises à bord, de les transporter et de les remettre au destinataire. Sa principale obligation c'est le transport d'un lieu à un autre. Mais dans chaque transport de marchandises il y a, pour ainsi dire, un *pactum adjectum de custodia*, par lequel l'armateur se charge de l'obligation de garder les marchandises, qui sont remises à sa garde pendant le voyage.

Si à l'arrivée du navire une marchandise manque, l'armateur en ne pouvant la livrer au destinataire déroge á son obligation de la *custodia*.

Son obligation de remettre la chose est une obligation contractuelle, aussi bien que son obligation d'indemniser le destinataire dans le cas où il ne peut remettre la chose. Du moment que la preuve du contrat de transport est établie l'armateur est tenu de remettre la chose ; s'il ne le fait pas, la chose est présumée perdue à sa charge ; il ne peut s'en exonérer, s'il ne prouve que la perte est causée par un cas fortuit ou de force majeure ou par le vice propre de la chose.

En règle générale, l'armateur se charge de la garde des marchandises à transporter ; mais il y a des cas où la *custodia* ne lui est pas confiée, ce qui a lieu avec les bagages des passagers que ces derniers tiennent avec eux dans leurs cabines. Dans ce cas l'armateur n'étant pas par le contrat obligé de garder les choses, il n'est responsable, en cas de perte, que d'après les principes du droit commun sur les obligations délictuelles. Le passager doit prouver la fraude ou la *culpa* de l'armateur.

Cette solution incontestable en elle-même est consacrée par les législations modernes (1).

Dans le contrat de transport de passagers, l'armateur (2) se charge : 1° de loger et de nourrir les passagers, 2° de les transporter du pays d'embarquement au pays de destination. Sauf ces éléments du contrat, nn *pactum adjectum de custodia* n'est ni usité ni conclu.

Il y a des auteurs (3) qui prétendent que l'armateur se charge de l'obligation de mettre le voyageur à terre sain et sauf. Une telle obligation pourrait se comprendre pour cargaison de chevaux, mais elle est tout à fait inapplicable pour des personnes, qui sont libres de leurs mouvements à bord du navire. Si un cheval attrapait une maladie par un courant d'air glacé, l'armateur en serait évidemment responsable, parce que l'armateur a la *custodia* de l'animal, mais il n'en serait pas de même, si un passager décédait d'une maladie causée par un courant d'air dans le navire.

Si un accident arrive au passager et que cet accident est imputable à l'armateur, cet accident ne peut pas être considéré comme une des suites du contrat de transport, mais il arrive seulement à l'occasion du transport. Il n'y a aucun rapport juridique entre l'accident et le contrat de transport.

La nature juridique des éléments du contrat de transport des passagers apparait plus claire encore dans le contrat ci-après très rapproché du contrat de transport des passagers.

---

(1) Lyon Caen op. cit. V, § 835. — Loi Belge du 21 Août 1879 art. 122 al. 2. — Réglement allemand sur les chemins de fer du 15 novembre 1892, art. 34. — Code de Commerce allemand § 465 § 3. — Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechtes § 216. — Lewis-Boyens tom. II, pag. 393.

(2) Op. Lewis-Boyens II, p. 393.

(3) Lyon Caen op. cit. III, § 709.

Le maître de pension se charge de loger et de nourrir le pensionnaire ; il n'est pas tenu contractuellement les lésions corporelles survenues au pensionnaire. Le maître de pension est-il obligé de loger sain et sauf et de nourrir le pensionnaire ? Si le pensionnaire tombe malade à la suite d'une mauvaise nourriture occasionnée par le mauvais état des ustensiles de cuisine, le maître de la pension est responsable du dommage. Mais cette obligation de préserver la santé du pensionnaire est bornée dans le champ limité du contrat. Le maître de la pension est contractuellement responsable de toute maladie ou lésion qui provient du mauvais état du logis ou de la mauvaise qualité de la nourriture. Mais dire en général que le maître de la pension est par son contrat obligé de garder tout à fait sain et sauf le pensionnaire, ce serait une prétention très erronée, que personne n'oserait soutenir. Cependant les éléments essentiels juridiques, sauf le déplacement, sont les mêmes dans le contrat de transport de passagers et le contrat de pension (1).

---

(1) J'en conclus que l'armateur est responsable contractuellement de tout accident que a rapport aux obligations assurées à la suite du contrat, mais comme il n'a pas contracté une obligation de *custodia*, il n'a pas l'obligation de débarquer à terre le passager sain et sauf de tout accident en général. D'oú il s'ensuit que si le passager n'arrive pas à destination sain et sauf, l'armateur n'est pas *eo ipso* contractuellement obligé, parce que la non-arrivée du passager, sain et sauf, ne contient pas une violation des obligations de l'armateur. Si le passager prouve qu'il fut victime d'un accident dû à la faute des gens de l'armateur (ou au mauvais état des engins du navire), l'armateur est tenu contractuellement d'indemniser pour *ce cas spécial* la lésion survenue à la personne du passager.

D'ailleurs la présomption de la faute de l'armateur peut très bien s'accorder avec son obligation délictuelle. Ainsi p. ex. le propriétaire d'une automobile, conduite par un chauffeur, est responsable délictuellement envers les passants blessés par l'automobile. Cependant les lois sur les automobiles admettent une présomption de faute du propriétaire.

III

D'après les principes du droit commun (1) l'armateur est responsable des actes du capitaine et de l'équipage, non seulement par suite des contrats conclus avec eux, mais aussi par suite des fautes (*dolus ou culpa*) commises par eux dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Mais si on allait appliquer ces principes, la réparation des dommages causés aux passagers en cas de mort ou de lésions corporelles deviendrait presqu'illusoire.

D'après le droit commun le passager doit prouver : 1° la faute de l'armateur ou de ses gens ; 2° le somme de l'indemnité correspondant au dommage.

Ces preuves sont très difficiles à faire, surtout, si le passager est pauvre et l'armateur une riche Compagnie. Un tel procès étant très long et très coûteux, serait insoutenable pour le passager.

Il y a donc un besoin social impératif, qui impose une réglémentation de la matière d'après les principes de la justice sociale.

Faciliter la preuve d'une part pour le passager, baisser le maximum de l'indemnité d'autre part pour l'armateur, voilà les deux pôles autour desquels doit tourner la législation moderne.

D'ailleurs, si la réparation du dommage du passager s'impose par des raisons de justice sociale, il ne faut pas oublier que la responsabilité de l'armateur est déjà très rigoureuse, parce qu'il est obligé par les fautes des personnes (capitaine et équipage) qu'il est forcé d'employer dans son navire et qu'il ne peut contrôler suffisamment.

---

(1) Windscheid Pandekten § 455 n° 7. Dernburg Pandekten II § 132.

IV

La législation nouvelle doit donc se pénétrer des principes suivants :

1° L'armateur doit être responsable non seulement de ses propres fautes (*dolus et culpa*), mais aussi des fautes du capitaine, des personnes de l'équipage et en général de toute personne attachée provisoirement ou en permanence au service du navire. Il doit être responsable de la défectuosité ou du mauvais état des engins du navire. La responsabilité aussi absolue de l'armateur, quoiqu'un peu étrangère au droit commun, correspond aux exigences de la justice sociale moderne.

2° Si un accident est arrivé au passager pendant le voyage, la faute de l'armateur est présumée sans que le passager ait à la prouver. L'armateur est admis à prouver que l'accident est dû à une force majeure, à un cas fortuit ou à la faute du passager lésé ou d'un autre passager. S'il y a des doutes sur la cause de l'accident, comme la faute de l'armateur est présumée, la responsabilité de l'armateur est établie.

3° La fixation de la somme de l'indemnité dûe à la suite de l'accident présente les plus grandes difficultés.

V

D'après le droit commun celui qui a causé par sa faute les lésions corporelles à un autre est tenu d'indemniser ce dernier complètement. Mais en quoi consiste le dommage du lésé ? Cette question est très controversée non seulement de *lege lata* mais encore de *lege ferenda*.

Il va sans dire que le lésé a droit aux frais de maladie et d'entretien pendant sa maladie. Il a aussi droit à l'in-

demnité *operarum quibus caruit aut cariturus est* (L. 7 Pand. 9.3).

Mais le lésé a-t-il droit à une indemnité pour d'autres raisons ?

Le droit romain a établi le règle *corpus liberum in æstimationem non venit*. Au contraire une indemnité complète était possible pour le *corpus servum*, qui avait une valeur vénale; cette valeur constituait la pleine indemnité. Cette règle pose la différence entre les personnes libres et les esclaves. Mais elle n'est pas seulement un hymne à la liberté, elle est la reconnaissance d'une vérité valable même aujourd'hui.

En effet la constatation du dommage provoqué par la lésion d'une personne est très difficile à établir et prête très facilement à des abus. Comment constater la valeur de la vie d'un rentier, d'un enfant, d'une femme sans profession, comment calculer les gains personnels d'un banquier ou d'un commerçant ou les espérances d'avenir d'un peintre ou d'un musicien, qui perd les mains ou la voix ?

Si on calcule tout cela par probabilité en faveur du passager, le calcul ne sera-t-il pas souvent très injuste pour l'armateur ? D'ailleurs l'établissement d'une telle indemnité exigerait des preuves très longues et très coûteuses et occasionnerait des procès fatals même pour les vainqueurs.

Il est vrai qu'on peut se servir de l'assurance-vie pour règler cette matière. L'institution de l'assurance-vie nous est ici utile sous deux points de vue : Elle peut nous fixer sur la somme qui doit être payée à l'assureur pour que celui-ci verse une rente viagère au lésé. Elle peut se charger de verser au lésé pendant toute la durée réelle de sa vie la rente lui revenant.

Mais ni l'assurance ni aucune autre institution ne saurait nous fixer sur les probabilités des gains futurs du lésé.

Des événements tout à fait inopinés nous mettent aujourd'hui presque dans l'impossibilité de prédire les probabilités de gains futurs de quelqu'un. Pourrait-on savoir ce qu'une belle danseuse gagnerait dans l'avenir, si elle ne perdait pas son œil à la suite d'un accident? Peut-on deviner si l'enfant de dix ans d'un pauvre maître de musique ne deviendrait pas un ténor richement rémunéré ?

Ces principes consacrés dans le droit romain se répétent avec quelques modifications dans le droit civil allemand (1).

Dans la matière en question, qui doit être régie par les principes de la justice sociale, la constatation de l'indemnité doit se baser sur la moyenne du dommage réel et immédiat.

D'après cela il s'ensuit que :

1° la seule base positive est la perte de ce que gagne actuellement le lésé ;

2° ni les possibilités et les espérances d'une amélioration de la position du lésé (s'il était fonctionnaire public et pouvait être promu par droit d'ancienneté), ni le dommage moral ni les dommages indirects et immédiats doivent être réparés (2). Mais il va sans dire que la difformité causée à une danseuse par un accident doit être estimée en argent, parce qu'une belle danseuse gagne beaucoup plus qu'une danseuse défigurée.

---

(1) Sur le droit civil allemand op. v. Liszt. Die Delikts-Obligationen im System des BGB. — Windscheid-Kipp § 450, p. 947-959. D'après ce droit l'indemnité à la suite de la mort appartient aux personnes, qui avaient un droit d'aliments légaux contre le décédé.

(2) Ici nous nous écartons des règles du droit commun qui en effet varie dans chaque législation, mais dont la meilleure réglementation est celle du Code civil allemand.

VI

Si les lésions corporelles ont occasionné une incapacité de travail perpétuelle, l'indemnité due au passager à la suite de ces lésions doit être transformée en rente viagère : ce qui correspond le mieux aux exigences sociales. Mais cette manière de verser l'indemnité expose le lésé à des dangers très graves, si l'armateur devient insolvable. Pour parer à cette éventualité il est indiqué de se servir de l'assurance-vie. L'armateur doit verser à l'Etat ou à une compagnie d'assurance de premier ordre désignée dans la loi la somme qui d'après les tarifs officiels de l'Etat couvre une rente viagère égale à celle qui est due au passager lésé.

Le système de la rente viagère est consacré par le Code Civil allemand. (1)

VII

Si le passager n'est pas seulement lésé, mais s'il est mort par suite de l'accident, quelle doit être l'indemnité ? Ici, outre les difficultés inhérentes à la réparation du dommage causé par les lésions, il y a deux autres points très délicats.

1° La vie humaine ne peut faire l'objet d'une transaction pécuniaire (2) : les héritiers d'une personne ou ses créan-

---

(1) Le Code civil allemand § 844 consacre cette manière de réparation. Windscheid-Kipp, l. c. pag. 956. La rente est trimestrielle, chaque trimestre se payant d'avance.

(2) La vie humaine ne constitue pas en elle-même une valeur pécuniaire. Pour l'homme en vie la vie a une valeur pécuniaire, en ce qu'il peut en travaillant ou des fois en vivant sans travailler (p. ex. s'il a une rente viagère, une pension, etc.) gagner de l'argent, mais pour une tierce personne la vie d'un autre n'a pas de valeur pécuniaire, car la tierce personne ne peut pas exploiter en elle-même la vie d'autrui.

L'ouvrier qui a loué son travail et a reçu une avance, s'il ne veut pas travailler il ne peut être contraint à travailler, mais seulement à

ciers ne peuvent prétendre à la valeur de la vie du passager mort.

2° Il y a en effet des personnes qui sont pécuniairement frappées par la mort du passager. Ainsi p. ex. la mort peut frapper 1° les héritiers si le passager jouissait de l'usufruit très important, qui lui permettait des épargnes dont les héritiers profiteraient, 2° la compagnie d'assurance, qui avait assuré le passager et qui est obligée de payer la somme d'assurance à ses héritiers aussitôt le décès du passager causé par l'accident et de perdre les primes à l'avenir ; 3° les personnes qui étaient entretenues par le défunt.

Mais l'armateur ne doit pas indemniser toutes ces personnes. Il n'existe aucune raison pour la réparation de tous les dommages, même médiats, que la mort a occasionnés.

En principe l'auteur de la mort devrait donner aux héritiers une somme correspondant à ce que le décédé pourrait gagner pendant toute sa vie. Les héritiers en recevant cette somme devraient pourvoir à l'entretien des personnes entretenues par le défunt, à la suite d'une obligation légale. Mais les législations positives ont donné des solutions différentes à ces questions.

Le droit romain (1) ne reconnaît pas aux héritiers le droit de demander une indemnité pour la mort du défunt et n'admet ce droit que pour les personnes auxquelles le défunt était légalement obligé de donner des aliments. Ces

---

rembourser l'avance et les dommages-intérêts. Mais celui qui a fait l'avance ne peut, en cas de mort de l'ouvrier, demander à l'auteur de la mort comme réparation le remboursement de l'avance. Ni le droit romain ni le droit civil moderne ne reconnaissent un droit à des dommages-intérêts contre l'auteur d'un délit en faveur de celui qui a des droits personnels (pas réels) sur la personne morte ou lésée.

(1) Windscheid, § 455. — Dernburg II, § 132.

personnes peuvent demander les aliments à l'auteur de l'accident mortel. Le Code civil allemand reconnaît le droit à une rente égale à la durée probable de la vie du défunt à toute personne, qui avait ou devait avoir le droit aux aliments légaux de la part du défunt.

VIII

Il va sans dire que l'auteur de l'accident mortel ne pourrait être obligé à une indemnité, si le passager mort se trouvait dans l'impossibilité absolue de travailler et d'entretenir d'autres personnes.

IX

Faut-il établir un maximum de l'indemnité ou une somme fixe pour les cas où une appréciation du dommage est presqu'impossible ?

Voilà encore une question très délicate.

Si l'armateur était tenu de réparer tous les dommages arrivés aux passagers, il serait très souvent ruiné par les sommes énormes qu'il aurait à payer.

L'absence d'une faute personnelle de l'armateur et la grande étendue du dommage qu'un accident peut causer ont suggéré l'idée de fixer un maximum à l'indemnité. Inspirées par ces idées les législations modernes sur les accidents causés par les automobiles (1), ont fixé le

(1) La loi autrichienne du 9 Août 1908 sur les automobiles ne contient aucune limite de la responsabilité. La loi allemande votée le 27 Mars 1909, dispose que : 1° en cas de mort ou de lésions corporelles d'une personne le maximum de l'idemnité est un capital de 50.000 Marks ou d'une rente viagère de 3.000 Marks ; 2° en cas de mort ou de lésions corporelles de plusieurs personnes par le même accident le maximum de l'indemnité globale est un capital de 150.000 Marks ou une rente de 9.000 Marks. Cp. von Randa; Goldsmidt's Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, tom 64 pag. 394.

maximum de l'indemnité payable à une personne seule frappée par un accident à Mk. 50.000 et à Mk. 150.000 quand plusieurs personnes sont frappées par le même accident.

Nous avons cru pouvoir fixer pour les dommages survenus aux passagers à la suite d'un accident un maximum de fr. 20.000 par personne. Nous n'avons pas cru devoir établir un maximum pour les cas où l'accident a frappé plusieurs personnes simultanément, parcequ'une telle mesure serait trop arbitraire vu le grand nombre de personnes qui pourraient être frappées par l'accident. D'ailleurs la responsabilité limitée de l'armateur établit comme maximum la valeur du navire (1).

X.

La responsabilité de l'armateur (2) étant d'ordre public, il ne peut s'en exonérer par contrat. D'ailleurs si une telle clause était licite, toute la valeur pratique de la loi serait perdue, car l'armateur n'omettrait jamais d'insérer dans le contrat de transport une clause d'éxonération ; le passager

(1) D'après le système Anglais l'armateur est tenu envers les personnes lésées par la faute du capitaine et de l'équipage d'une somme équivalant à 15 livres sterlings par tonne de jauge du navire. Boyens op. cit. I p. 186. Le gouvernement allemand par ses propositions soumises à la Conférence de Bruxelles de 1909 a adopté le système anglais, en réglant le mode de répartition de la somme. Nous ne pouvons qu'adhérer à ces propositions, mais nous croyons que cette règle doit être mise en accord avec la règle de la fixation d'un maximum de fr. 20.000 par personne lésée ou morte.

(2) Si le capitaine est le seul propriétaire ou co-propriétaire du navire, il ne peut avoir une action en indemnité contre soi-même ou contre les co-armateurs, d'après les principes du droit commun. Mais d'après les principes de la justice sociale il serait indiqué de reconnaître au capitaine propriétaire ou co-propriétaire un droit à indemnité, même en cas de faute légère de sa part, le dol et la faute lourde exceptés.

n'y ferait pas attention, mais même s'il s'en apercevait, il n'aurait pas le moyen de contraindre l'armateur à biffer cette clause.

XI

Les étrangers et les nationaux ne doivent pas être mis sur le même pied, s'il n'y a convention internationale contraire.

XII

La prescription annuelle à dater de l'accident est suffisante ; mais si l'accident a causé la mort du passager la prescription doit être de deux ans.

XIII

L'exclusivité des dispositions du présent projet a une importance capitale. Ce projet présente pour le passager un avantage : il lui facilite la preuve, et un désavantage : il lui restreint l'indemnité.

Si le passager ne veut pas invoquer cette loi spéciale, mais se rapporte au droit commun, c'est-à-dire, s'il offre de prouver la faute de l'armateur (ou de ses gens) dans le but de réclamer une indemnité complète, peut-il intenter une action basée sur le droit commun ?

D'après les principes du droit, la présente loi, étant une loi exceptionnelle, ne préjudicie pas au droit commun, qui reste applicable toutes les fois que l'intéressé voudrait en user. Tous les avantages et tous les désavantages de la présente loi disparaissent dès que l'intéressé veut se prévaloir du droit commun.

B.

Les questions posées dans le questionnaire sous B doivent être résolues suivant les principes exposés sous A.

C.

Les actions du capitaine, des personnes de l'équipage et de toute autre personne au service du navire contre l'armateur du navire en cas d'accidents doivent-elles être régies par les mêmes règles que les actions des passagers?

Cette question présente deux points de vue essentiels qui se contrecarrent :

D'une part l'armateur a le droit d'exiger de la part de son équipage un travail minutieux et consciencieux à l'accomplissement de ses fonctions ; or le marin et surtout le capitaine victimes d'un accident occasionné par une relâche de leur attention, même légère, ne devraient pas prétendre à une indemnité, parce qu'ils sont tenus par leur engagement à travailler avec attention. De plus c'est à eux que l'armateur confie le navire.

D'autre part c'est le marin qui est exposé par sa profession aux accidents et qui, plus que le passager, risque d'en devenir victime Ses droits à l'indemnité devraient donc être plus étendus que ceux du passager. Nous en concluons que le marin devrait avoir droit à une indemnité dans le cas où la mort ou une lésion le frapperait pendant son service sur le navire, même si la cause de la mort ou de la lésion est un cas fortuit ou de force majeure. On devrait même aller plus loin et soutenir que la faute même du marin ne devrait pas le priver de son droit à l'indemnité, excepté le cas de dol ou de faute lourde de sa part. On serait alors disposé non seulement à présumer la faute de l'armateur, mais aussi à le charger

des conséquences des cas fortuits et de force majeure, aussi bien que de la faute légère (p. ex. l'ivresse) du lésé ; l'armateur pour s'exonérer devrait prouver le dol ou la faute grave du lésé ou d'une autre personne pour laquelle il n'est pas responsable.

Mais la responsabilité de l'armateur ainsi aggravée ne pourrait être juste que si elle était mitigée par la réduction de la somme de l'indemnité, convertie en une rente peu élevée. Le meilleur système de réglementation de cette responsabilité serait d'obliger l'armateur à faire assurer les personnes en service sur son navire contre les accidents, excepté les cas de dol ou de faute lourde du lésé ou du dol et de la faute d'une tierce personne.

Ainsi serait-il indiqué de fonder une Caisse nationale (1) pour les invalides de la marine, laquelle alimentée par les

---

(1) La Grèce, qui possède une population maritime très importante, a depuis longtemps pris des mesures de prévoyance en fondant une Caisse pour les Invalides de la marine.

La Caisse fut instituée en août 1861 par la loi du 21 juillet 1861. Elle est maintenant réglée par la loi du 6 juillet 1907, mise en vigueur depuis le 1 janvier 1908.

La Caisse a encaissé depuis 1861-1905 fr. 31 millions 800.000.— (fr. 31.800.000) ; elle a payé en rentes fr. 26.000.000.

La rente mensuelle du matelot est en moyenne de fr. 20.— et celle du capitaine de fr. 90.—

Cette Caisse est alimentée surtout par les cotisations des marins et des armateurs et dotée d'un tantième sur les recettes de certaines taxes perçues par l'Etat.

Chaque marin grec travaillant soit à la marine marchande soit à la marine de guerre hellène (excepté les officiers de la marine de guerre) a droit à une pension mensuelle en cas d'invalidité soit à la suite de vieillesse soit à la suite d'un accident.

Une rente est aussi due en cas de mort du marin à certaines personnes, proches parentes du décédé, désignées par la loi.

Ainsi la loi grecque a prévu le cas d'indemnité en cas de mort ou de lésion corporelle des personnes de nationalité grecque au service sur le navire.

cotisations des armateurs des navires nationaux, aurait à verser une rente à toute personne appartenant à la nationalité de la Caisse en service sur un navire national ; qui serait victime d'un accident. L'armateur en versant sa cotisation serait exonéré de toute autre obligation, le cas de son dol personnel excepté. Chaque caisse nationale se chargerait, en cas d'accident, de verser une rente aux marins étrangers, qui servent à bord de ses navires nationaux, si ces marins appartiennent à un des Etats contractants, qui impose à ses armateurs des obligations similaires. (1)

Avant-projet de Convention sur la réparation des dommages en cas d'accidents de personnes

---

I.

L'armateur est tenu d'indemniser le passager pour les lésions corporelles (et les maladies intellectuelles) causées au passager durant le voyage soit par le dol ou la faute du capitaine, des gens de l'équipage ou de toute autre per-

(1) Il serait à souhaiter qu'une Caisse internationale unique se fonde, qui aurait à secourir les marins de toutes les nations contractantes, si ces marins travaillaient à bord de navires appartenant à une des nations contractantes. Une telle œuvre aurait pour le moment à combattre contre des difficultés multiples, sinon insurmontables. mais qu'elle surmonterait à l'avenir.

Cette Caisse devrait être une caisse de prévoyance pour la vieillesse et contre les accidents.

sonne au service, même provisoire, du navire en tant que le dol ou la faute soit commis dans l'exercice de leurs fonctions, soit par la défectuosité ou le mauvais état des engins du navire.

2.

L'armateur ne peut se libérer de sa responsabilité qu'en prouvant que l'accident est dû à un cas fortuit (la force majeure y comprise), à la faute du passager, des personnes mentionnées à l'art. 1 agissant en dehors de leurs fonctions, ou d'un tiers autre que les personnes mentionnées à l'art. 1.

3.

L'indemnité comprend :

1° les frais occasionnés par l'accident,

2° la réparation en argent du dommage immédiat et matériel causé au lésé.

En cas d'incapacité permanente de travail du passager, l'indemnité consiste en une rente viagère versée au lésé par l'Etat ou par une Compagnie d'assurances nationale indiquée par décret royal.

L'armateur doit verser à l'Etat ou à la Compagnie d'assurances la somme, qui d'après la durée probable de la vie du lésé, serait nécessaire pour constituer cette rente, calculée suivant les tables officielles de mortalité. Le montant annuel de la rente est fixé par le tribunal qui tiendra compte de ce que le lésé gagnait en moyenne pendant la dernière année avant l'accident. Si le lésé est une personne sans profession, qui ne gagnait rien, l'indemnité sera fixée par le juge ex bono et æquo.

4.

En cas de mort du passager par suite de l'accident, l'indemnité doit être règlée d'après les dispositions de l'art. 3.

Si le passager mort était une personne absolument incapable de travailler, aucune indemnité ne sera due.

5.

Dans le cas de l'art. 4, l'indemnité est due aux descendants, aux père et mère, à la femme et aux sœurs du lésé.

Elle doit être répartie entre eux en parties égales.

Aucune indemnité n'est due aux hommes après leur majorité et aux femmes après leur mariage. Sont exceptés les ascendants, et les personnes absolument incapables de travailler et indigentes.

6.

L'indemnité due d'après les articles 3 et 4 ne peut dépasser la somme de fr. 20.000 de capital par personne morte ou rendue incapable de travailler.

7.

Les règles établies dans les articles précédents ne peuvent être abrogés ou modifiés par les clauses exclusives ou limitatives stipulées dans le contrat de transport du passager.

8.

Le lésé peut aussi avoir recours en indemnité complète contre les auteurs principaux de l'accident en prouvant leur fraude ou leur faute, conformément aux règles du

droit commun sur les obligations délictueuses. Mais en cas de condamnation de l'auteur principal le lésé doit restituer à l'armateur la somme versée à lui par ce dernier d'après les articles précédents, si la somme versée par l'auteur de l'accident est supérieure.

9.

Si le capitaine est seul propriétaire ou co-propriétaire du navire, il est responsable de ses fautes aussi bien que l'armateur, qui ne conduit pas le navire.

10.

L'armateur a un recours contre l'auteur de l'accident d'après les dispositions du droit commun.

11.

L'action contre l'armateur des art. 1-7 doit être intentée par devant les tribunaux du port d'attache du navire.

12.

L'action contre l'armateur se prescrit par un an à dater de l'accident.

L'action de l'art. 10 contre l'armateur par deux ans.

L'action contre l'auteur personnel de l'accident par deux ans.

Le recours de l'armateur contre l'auteur de l'accident par deux ans.

13.

Les dispositions des articles précédents n'ont pas d'application, si l'armateur et le lésé ne sont pas ressortissants d'un des États qui ont signé la présente convention.

14.

Les dispositions des articles précédents sont applicables même dans le cas où le lésé n'est pas passager mais une autre personne, excepté les personnes mentionnées dans l'art. 15.

15.

En cas de mort ou de lésions corporelles du capitaine, même seul propriétaire ou co-propriétaire du navire, d'une personne de l'équipage ou d'une personne au service, même provisoire, du navire, une rente est à verser au sinistré ou à ses ayants-droit d'après la loi sur la Caisse pour les Invalides de la marine de l'Etat, à la nationalité duquel appartient le sinistré.

La Caisse doit verser la rente même si la mort ou les lésions sont dûs à un accident causé par force majeure, cas fortuit ou faute légère du sinistré.

Si l'accident est dû à la faute d'un navire d'une autre nationalité la Caisse en versant la rente a un recours en indemnité contre l'armateur du navire, qui a causé l'accident.

Si le sinistré veut actionner l'armateur étranger d'après les dispositions de l'art. 10 l'armateur peut en cas de condamnation porter en compensation ce qu'il aurait à verser à la Caisse pour les Invalides.

16.

Les dispositions de l'art. 15 seront appliquées dans chaque Etat contractant, si le navire et le sinistré ressortent d'un ou plusieurs des Etats contractants, ainsi que les autres cas prévus par les lois nationales.

GRANDE BRETAGNE

COMITÉ BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

sur la Réparation des Dommages en cas de lésions corporelles

---

rédigé par M. Robertson
à la demande du Comité Maritime Britanique

I. — Quels sont les droits des passagers contre le navire transporteur ou ses propriétaires?

Les droits des passagers à bord d'un navire découlent :

a) d'un contrat de transport ; ou

b) des dépositions du droit commun.

Là où il y a un contrat de transport, la responsabilité du transporteur pour tout dommage, par cas fortuit ou autrement, dépendra des conditions de ce contrat. Ces conditions peuvent restreindre ou étendre les obligations imposées au transporteur par le droit commun. Dans la mesure où ces obligations ne sont pas ainsi restreintes ou étendues, le droit commun s'applique au transporteur. Les obligations du droit commun peuvent être brièvement résumées comme suit : le transporteur doit prendre tous les soins nécessaires et transporter les passagers sains et saufs dans la mesure où les soins raisonables et la prévoyance peuvent obtenir se résultat. En d'autres mots, le transporteur n'est

pas un assureur de ses passagers mais est responsable, et simplement responsable vis-à-vis d'eux pour sa propre négligence ou celle de ces préposés. Le transporteur sera dans la plupart des cas le propriétaire du navire, quoique dans des cas exceptionels où le navire et l'équipage sont sous la direction complète de l'affréteur, ce sera ce dernier qui sera alors le transporteur. Pour les fins de ce rapport les termes de « transporteur » et de « propriétaire » peuvent être considérés comme synonymes.

Comme la négligence donne une action au passager, et comme, selon la jurisprudence des tribunaux anglais, le fardeau de la preuve incombe toujours au demandeur, le demandeur devra prouver la négligence du transporteur.

Toutefois on estimera qu'une preuve suffisante est fournie quand le demandeur aura pu prouver qu'il a été préjudicié par quelque chose qui n'arrive pas dans le cours ordinaire des choses quand des soins convenables ont de donnés par le transporteur. Après pareille preuve la responsabilité du transporteur sera présumée selon ce que l'on entend par la doctrine de *res ipse loquitur*.

La présomption de responsabilité établie par la preuve d'une négligence peut être renversée par le transporteur de trois façons :

a) en montrant qu'il échappe à toute responsabilité pour le dommage causé de par son contrat de transport.

b) en montrent que la négligence qui a cause le dommage n'était pas la sienne ou celle de ses proposés, mais bien celle d'autres personnes p. ex. dans certains cas, du passager lui-même.

c) en montrant que l'accident a eu lieu par cas fortuit ou force majeure (Act of God) — c. à d. par quelque chose contre laquelle l'on ne peut se protéger

par les précautions ordinaires de l'habileté et de la prudence humaines.

La négligence qui donne lieu à l'action peut, ainsi qu'il a été dit, être celle du transporteur, ou de ses proposés, et pareille négligence peut se montrer soit dans la direction défectueuse des mouvements du navire ou dans la négligence apporté à la gestion, la surveillance et la conservation du navire. Pour ces deux séries de fonctions ou pour chacune d'elles le transporteur a l'obligation de prendre les soins raisonnables et toute inexécution de cette obligation donne naissance à une action. Un défaut dans les appareils du bord ou dans d'autres objets inanimés ne constitue pas, remarquons-le, plus qu'un cas de négligence à première vue (prima facie) à charge du transporteur, qui peut échapper à la responsabilité s'il peut prouver que la défectuosité n'est pas le résultat d'un manque de soins raisonnables personnel ou imputable à ses préposés.

Les personnes qui ont le droit d'agir en cas de lésions corporelles sont :

a) s'il n'y a pas décès, le personne lésée, qui possède ce droit en vertu du droit-commun.

b) en cas de décès, soit la femme, le mari, père, mère ou enfant de la victîme, ou les représentants personnels de le victîme agissant pour le compte de ces ayants-droit. Ceux-ci possèdent le droit d'agir en vertu d'une loi spéciale.

Les dommages-intérêts accordés à une personne lésée consistent en une somme d'argent suffisante pour la dédommager de toute la perte dont la négligence du transporteur a été le cause naturelle et proche ; les dommages-intérêts comprennent les deux catégories de dommages soufferts par la personne lésée, c.-à-d. le dommage général et le dommage spécial. Le dommage général consiste dans

les douleur souffrance et malaise ou dans la perte d'espérances et de capacité professionnelle survenus par l'accident. Le dommage spécial consiste dans la perte pécuniaire effective qui est une conséquence naturelle de l'accident. Là où l'accident a entraîné la mort, les personnes qui ont le droit d'agir ne peuvent obtenir qu'une somme suffisante pour les dédommager des pertes pécuniaires qu'elles ont subies

Le montant qui peut être réclamé du transporteur pour perte de la vie humaine on pour lésion corporelle à chaque occasion séparée est fixée par la loi, à la condition toujours que pareille perte ou lésion soit survenue sans la faute personnelle du transporteur ou sans sa complicité. Des £ 15 par tonne, ce qui est la limite de reponsabilité pour les pertes de toute nature survenant à chaque occasion, £ 7 sont spécialement attribuées aux réclamations pour pertes de vies humaines ou lésions corporelles. Là où cette masse est insuffisante pour satisfaire les réclamations, il est tenu compte de celles-ci sur le même pied que les autres réclamations dans l'allocation des 8 £ restantes. Toutefois il n'arrive pas souvent que des réclamations par lésions corporelles émargent à la masse des £ 8.

Le *Theta*, 1894, P. 280

L'action que le passager possède contre le transporteur est purement personnelle, et il n'a aucun doit contre le navire considéré comme res.

? Quatre ans quand indépendamment d'un contrat ?

La limite de temps normale imposée à la victime pour introduire son action est de 6 ans.

Quand l'accident est mortel, l'action doit-être intentée dans l'année de l'accident par ou pour le compte des parents du décédé, qui ont été énumérés ci-dessus.

Davidson c. Hall (1901) II. K. B 606.

Quant aux droits des passagers ou de leurs parents, les sujets britanniques et les étrangers se trouvent exactement sur le même pied.

On peut remarquer que tandis que le transporteur est toujours responsable de la négligence de ses préposés, la personne lésée a toujours le droit d'agir contre l'auteur direct du dommage. Les personnes lésées ne font pas en général usage de ce droit, les préposés du transporteur étant généralement de petites gens. Il n'y a pas de limite de responsabilité pour ces actions-ci.

II. — **Quel sont les droits des tiers — p. ex. des passagers et de l'équipage du navire abordé contre le navire abordeur ou ses propriétaires ?**

Les droits des passagers et de l'équipage à bord d'un navire contre les propriétaires d'un autre navire abordeur sont très semblables, bien que la nature et l'étendue de leur droit diffèrent jusqu'à un certain point. Il ne peut-être question d'un contrat, et ces personnes se trouvent dans la situation de passagers qui se trouvent transportés sans convention spéciale. C'est-à-dire qu'ils peuvent assigner les propriétaires et officiers du navire abordeur pour avoir manqué de prendre les soins raisonnables dans la conduite ou la navigation de leur navire.

Les mêmes principes s'appliquent à ces cas en ce qui concerne la preuve de la négligence et la fixation des dommages-intérêts, ainsi qu'il a été exposé plus haut. Quand l'accident est mortel les mêmes personnes ont le droit d'agir.

Quand les deux navires sont en faute, les suites sont quelque peu compliquées. En pareil cas la victime n'aurait pu, si elle avait agi en personne, réclamer probablement que la moitié du dommage, à charge du navire non transporteur. Si toutefois, l'accident a été mortel, les représentants de la personne décédée peuvent réclamer le dommage total de chaque navire.

Le *Sylph*, L. R. 2, A. & E. 24

La victime a une action personnelle contre le propriétaire de navire négligent et ses préposés, et elle a aussi une action *in rem*. L'action personnelle doit être normalement exercée endéans les six années. Il n'y a pas de limite de temps déterminée endéans laquelle l'action *in rem* doit être exercée, mais le droit peut être perdu par ce qui est, dans l'opinion du tribunal, un délai excessif. La limite de temps pour l'action intentée par les parents est la même que dans les cas ci-dessus discutés. La responsabilité peut également être limitée de la même façon que dans ces cas, et ici aussi les étrangers et les sujets britanniques sont mis sur le même pied.

III. — **Quels sont les droits de l'équipage vis-à-vis du navire à bord duquel il est engagé, ou vis-à-vis de ses propriétaires ?**

Les droits de l'équipage vis-à-vis de son propre navire sont régis, en ce qui concerne les accidents corporels, par le droit commun et par la loi. Selon le droit commun le propriétaire de navires a toujours été responsable vis-à-vis de l'équipage à raison de sa négligence personnelle, quoiqu'il ne soit pas responsable vis-à-vis d'un des membres de l'équipage à raison d'une lésion causée par la négligence d'un autre membre.

Une législation récente a étendu beaucoup les droits du marin. Tandis qu'il conserve tous ses droits à dommages-intérêts contre le patron dans les cas où il peut prouver la négligence, on lui a donné une action indépendante de la preuve de la négligence, c'est-à-dire une action donnant droit à dommages-intérêts quand il a été lésé corporellement par suite d'un accident survenu au cours et par le fait de son travail. Quand l'accident a été provoqué par son inconduite volontaire et grave, il est forclos de tout

droit à compensation à moins que les lésions n'aient entraîné la mort ou une incapacité sérieuse et permanente. Quoique les droits du marin ne dépendent pas de la preuve qu'il peut fournir de la négligence de son patron, il lui incombe de démontrer que l'accident est survenu au cours et par le fait du travail.

Bend v. Inns of « Tent » (1909) II. K. B. 41

Les personnes qui peuvent réclamer les indemnités sont :

1° les marins lésés.

2° en cas de mort, tous ceux dont le marin était le soutien, ce qui comprend la femme, le mari, le père, la mère, le grand'père, la grand'mère, le beau-père, la belle-mère, le fils, la fille, le petit-fils, la petite-fille, le beau-fils, la belle-fille, la mère, la sœur, le demi-frère, la demi-sœur. L'illégitimité n'est pas une cause de déchéance

United Collieries L.d. v. Simpson H. L. June, 24 1909. C. Times, June 23

3° Les représentants personnels de ceux dont le marin était le soutien, lorsque ces derniers meurent avant d'avoir fait valoir leurs droits.

L'on verra que beaucoup de personnes peuvent réclamer des dommages-intérêts qui n'ont aucun droit d'introduire une action basée sur la négligence.

Le montant des dommages-intérêts est de la moitié des gages moyens du marin par semaine, mais si l'incapacité dure moins que deux semaines il n'est rien payé pour la première semaine. En cas d'accident mortel ceux dont le marin était le soutien peuvent obtenir une somme équivalente à son salaire gagné au service du même patron pendant les 3 années précédant l'accident, ou la somme de £ 150, les ayants-droit pouvant choisir la plus forte de ces deux sommes, avec un maximum de £ 300.

Le patron est tenu de tous les frais médicaux et funé-

raires, l'approvisionnement convenable de médicaments à bord étant d'ailleurs réglé par la loi.

Le propriétaire de navire ne peut limiter sa responsabilité pour le paiement de ces indemnités, mais doit les payer en entier. Il peut par contrat s'exonérer de sa responsabilité légale à la condition qu'il fournisse au Régistres des Sociétés mutuelles (Friendly Societies) un tableau d'indemnités qui ne soit pas moins favorable aux marins que les dispositions ci-dessus.

Avis de l'accident doit être donné au patron ou au capitaine du navire dans les six mois de sa survenance, à moins que l'accident n'ait eu lieu à bord.

En cas d'accident mortel, ceux dont le victime était le soutien doivent agir dans les 6 mois de la réception de la nouvelle de la mort du marin.

Le droit à indemnité appartient à tous les membres de l'équipage de tout navire immatriculé dans le Royaume-Uni, ou de tout autre navire ou vaisseau britannique dont le propriétaire réside ou a son principal établissement dans le Royaume-Uni ou dans ses dépendances.

Le paiement des indemnités peut être poursuivi par la saisie du navire dont les propriétaires résident à l'étranger.

Les mêmes règles s'appliquent pour les actions des marins basés sur la négligence, que pour les autres actions de négligence ci-dessus discutées. Il n'y a pas de droit *in rem* pour ces actions.

IV. — **Quand des foremen et des ouvriers autres que l'équipage sont employés (stevedors, gardiens et autres personnes employés dans les ports), quels droits possèdent-ils contre le navire à bord ou pour compte duquel ils travaillent, ou contre ses propriétaires ?**

Ces catégories de personnes possèdent contre le pro-

priétaire de navire des droits quelque peu plus étendus que ceux du marin.

Si elles sont au service du propriétaire de navire, elles peuvent l'attaquer pour ses propres faits de négligence et également pour ceux de leurs compagnons de travail qui ont une autorité sur eux. Act. 1880 S. I.

Si elles ne sont pas au service du propriétaire de navire elles peuvent poursuivre le propriétaire de navire à la fois pour ses faits personnels de négligence et pour ceux de tous ses préposés.

Les mêmes règles que dans les autres actions fondées sur la négligence s'appliquent à ces cas-ci pour ce qui concerne la preuve de la négligence, la réclamation et la fixation des dommages-intérêts. Le patron peut s'exonérer par contrat dans la mesure où sa responsabilité est engagée par des lésions corporelles occasionnées par la négligence d'un compagnon de travail. Reed v. G. E. R. L. R. 3 Q. B., 535

Ces catégories de personnes ici mentionnées peuvent également introduire des actions pour obtenir des indemnités de la même façon que les marins quand elles ont souffert un dommage par un accident survenu au cours et par le fait du travail.

Dans ces actions la preuve de la négligence est sans relevance. Quand pareil accident survient à cette classe d'ouvriers à bord du navire. ils peuvent s'ils sont au service du propriétaire du navire, agir contre lui en paiement d'indemnité. Si d'un autre côté ils travaillent sur le navire mais sont au service d'un autre que du propriétaire, ils peuvent toujours assigner le propriétaire comme patron. Le propriétaire du navire peut alors se rembourser en se retournant contre le véritable patron de la victime.

Les principes d'après lesquels les indemnités sont accordées, sont les mêmes que lorsqu'il s'agit de marins.

L'avis de l'accident est exigé dans les six mois pour qu'une réclamation soit faite valablement.

Pour assurer les réclamations d'indemnités le navire peut être saisi. Aucune action *in rem* n'existe pour l'action basée sur la négligence.

FRET

Projet de traite proposé par la Commission de Paris

NOTE

sur la loi anglaise en cette matière préparée par
L'Hon. Henry Gorell Barnes
à la demande du Comité Britannique de Droit Maritime.

Article I

Le fret est dû sur délivraison de la cargaison après un voyage régulier, au port de destination.

« Délivraison » veut dire : être prêt à délivrer la cargaison l'endroit convenable — généralement à l'endroit où se décharge ordinairement cette cargaison au port pour lequel elle est transportée.

Si une partie de la cargaison seulement est ainsi delivrée, le fret sera dû sur cette partie.

Le fret est dû pour les marchandises arrivant à destination bien qu'étant avariées, du moment que les choses qui d'après les termes du contrat formaient l'objet pour lequel le fret serait dû, arrivent effectivement au port de

destination, et aient conservé leur identité commerciale.

Dakin 4 Oxley. — 33 L. T. C. P. p. 119.

Mais il convient d'observer :

1. Le fret *pro rata itineris peracti* est dû au cas où le propriétaire des marchandises a volontairement accepté celles-ci dans un port intermédiaire de manière à faire raisonnablement présumer qu'il avait volontairement renoncé au transport ultérieur des marchandises.

Lushington — Le « Soblomstem ».

L. R. 1, A. & E. à la page 297.

2. Mais cette présomption doit être appréciée d'après les circonstances dans lesquelles le négociant prend réception des marchandises. Le simple fait qu'il reçoit ces marchandises n'est pas concluant à cet égard.

Metcalfe c/ Britannia Ironworks C°.

L. R. 2, Q. B. D. 423.

3. Le fret est dû en entier si, par la faute du propriétaire de la cargaison, le capitaine est dans l'impossibilité de réexpédier les marchandises du port intermédiaire jusqu'à leur destination.

Le « Soblomstem » (voir plus haut).

Article 2

1. Il en serait ainsi pour des marchandises qui arriveraient en état d'avarie par suite d'un acte d'avarie commune, mais pas aux marchandises, p. ex.

2 et 3. D'après le droit anglais, aucun fret n'est dû pour pareilles marchandises, puisqu'elles n'auraient pas été délivrées au port de destination.

Hill c. Wilson — 4 C. P. D. 335.

Hunter c. Princep — 10 East. 394.
Carver — Voir 548.

(Sous réserve de la note I sur l'art. I).

Le reste de l'article n'est pas conforme au droit anglais.
Hopper c. Barnes — 1 C. P. D. 137.

Dans cette espèce, il a été décidé que le propriétaire de navire n'avait pas droit au fret *pro rata*, bien qu'il eût tenu compte au propriétaire des marchandises du prix de celles-ci.

Article 3.

La façon exacte d'exprimer cette proposition conformement au droit anglais, serait la suivante :

Si le voyage du navire est abandonné pour des raisons justifiées, c'est-à-dire si des dangers exceptionnels rendent matériellement impossible de terminer le voyage, ou tout au moins tellement déraisonnable qu'au point de vue commercial il devient impossible, le capitaine a le droit de se procurer un autre navire pour transporter la cargaison à destination afin de gagner pour son armateur le fret du contrat.

Shipton c. Thorton — 9 Ad. & E. 314.

Mais il (le capitaine) ne peut, à moins d'autorisation expresse, accepter pour le propriétaire de la cargaison des conditions moins favorables que celles figurant dans le connaissement original (« Bernina » 12 P. O. 36), ni accepter de payer un taux de fret supérieur, à moins qu'il ne lui soit impossible de consulter le propriétaire de la cargaison et que la réexpédition des marchandises aux conditions auxquelles il l'effectue ne doive apparaître pour tout homme raisonnable comme étant la voie la plus avantageuse à suivre dans l'intérêt de la cargaison. (En ce

qui concerne les devoirs d'un capitaine par rapport à la cargaison, se trouvant en un port intermédiaire eu égard aux moyens de communications modernes, (voyez Hansen c. Dunn, Com. Cas. 100).

Si le négoçiant réexpédie la marchandise d'un port intermédiaire, ou en dispose à cet endroit pour son propre compte, aucun fret n'est dû.

(Sauf ce qui est dit à la note I à l'article I).

Note sur les articles I., II. et III.

Toutefois le fret payé d'avance ne peut être recouvré lorsque le navire se perd sans avoir gagné le fret.

Oriental SS. Co. c. Tylor — 1893, 2 Q.B., 518.

Il en est autrement lorsque la perte résulte de périls de la mer qui ne sont pas exceptés (p. c. négligence du propriétaire de navire) ; dans ce cas le propriétaire de la cargaison peut recupérer le fret payé d'avance comme part des dommages-intérêts lui revenant.

Duffercet & Co. c. Bishop — 18 Q.B.D., 373.

Le fret forfaitaire (somme à forfait stipulée pour l'usage du navire) n'est pas considéré ici ; (probablement) en pareil cas, le fret est dû bien que la cargaison n'ait pas été délivrée.

Carver — Voir 550.

Certain doute pouvait également subsister quant à la débition du fret forfaitaire en cas de transbordement.

Ceci est absolument contraire au droit anglais.

Lorsque l'affréteur (ou le chargeur s'il s'est engagé vis-à-vis du propriétaire de navire à charger) reste en défaut de charger, il est passible de dommages-intérêts du chef de rupture de contrat pour ne pas avoir chargé une pleine cargaison.

Pour ces dommages-intérêts, il peut être accordé un privilége (pour fret sur le vide) au moyen d'une clause dans

le contrat, c'est-à-dire que l'armateur *peut* avoir un privilége sur la quantité embarquée pour l'indemnité due au cas où la quantité totale convenue n'est pas présentée à l'embarquement.

Les dommages-intérêts pour non embarquement d'une cargaison sont calculés sur la base du montant du fret qui aurait été gagné en vertu de la charte-partie, sous déduction des frais nécessaires pour gagner ce fret.

La proposition contenue dans la disposition finale, pour autant que conforme au droit anglais, serait exactement exprimée comme suit :

Le fret gagné sur une cargaison de remplacement doit être pris en considération pour la fixation des dommages-intérêts ; si pareil fret représente un montant égal à celui qui aurait été promérité en vertu du contrat d'affrètement original, après déduction de toutes les dépenses, le dommage pour rupture de contrat sera purement nominal.

Nous avons traité plus haut la seconde clause de cet article.

Les mêmes considérations ne s'appliquent pas dans tous les cas aux navires naviguant en cueillette comme à ceux affrétés sous contrat, quoique cela puisse être le cas pour certaines ce ces conditions.

Article 4

Il n'est fait aucune distinction entre « *surestaries* » (1), c.-à-d. la somme qui, suivant *convention,* sera à payer comme dommages-intérêts conventionnels du chef de retard au-

(1) « Demurrage » proprement dit signifie « surestaries », c'est-à-dire une somme fixe pour les jours de starie. Dans sa signification ordinaire et non pas stricte, le terme signifie aussi : les dommages-intérêts pour un retard dans le chargement ou le déchargement, au-delà du délai fixé par le contrat.

delà du délai prévu (ou raisonnable), pour le chargement (ou le déchargement), et entre *indemnité* de retard (for detention) c'est-à-dire dommages-intérêts non convenus pour un retard lorsqu'aucun délai n'a été prévu (ou lorsque l'indemnité prévue ne portait que sur un nombre limité de jours et que ce délai a été dépassé.

En droit anglais :

a) Lorsqu'une charte partie contient des stipulations expresses pour les surestaries, seront responsable des surestaries :

1. *L'affréteur* à moins qu'il n'y ait une « cessor clause » qui l'exonère de cette responsabilité. Il est à noter à ce sujet que les Cours de justice ont une tendance à admettre que l'exonération résultant de la « cessor clause » n'est extensible que concurremment avec un privilège exprès accordé à l'amateur par le contrat d'affrétement.

2. Les parties au connaissement, au cas où les stipulations de la charte-partie au sujet des surestaries sont intégralement reproduites dans le connaissement.

b) Lorsque le connaissement contient une stipulation expresse au sujet des surestaries, les surestaries qui sont dues en vertu de ce connaissement seront payables par :

1. L'expéditeur ou le consignateur.

2. Les personnes qui exigent et prennent réception en vertu du connaissement (si un jury trouve que pareille demande implique accord de payer).

3. D'après la loi sur les connaissements de 1855, tout consignataire ou endossé auquel la propriété des marchandises a été transférée par pareille consignation ou pareil endossement.

La seconde clause n'est pas conforme au droit anglais.

En effet d'après ce droit il y a un *privilège de droit commun* pour le fret mais il n'y a de privilège pour surestaries et pour indemnité de retard que lorsqu'il a été prévu par une clause expresse.

La troisième clause est conforme au droit anglais.

Quaere. — Si la décision dans l'affaire de l' « Auguste » (Cour d'appel de Londres, 12 juillet 1909) peut ou non affecter quelques-unes des dispositions ci-dessus.

GRÈCE

ASSOCIATION MARITIME EN GRÈCE

QUESTIONNAIRE

sur la réparation en cas d'accidents de personnes

1e PARTIE

Droit comparé

RAPPORT

de M. THRAS. G. PETIMERAS,
Docteur en Droit, Primatdocent pour le Droit commercial à Athènes

---

1. La question de savoir dans quelle mesure il y a responsabilité pour la réparation d'accidents occasionnant mort d'homme ou lésions corporelles, doit se résoudre en Grèce, où une législation spéciale manque, d'après les principes généraux du droit gréco-romain qui y est en vigueur. Il s'y ajoute les quelques dispositions relatives à notre matière qui se trouvent dans le « Code de Commerce » de 1807 traduit et en vigueur ici comme législation commerciale.

2. Le droit romain, arrivé à son plein développement, rattache l'obligation de réparer un dommage purement pécuniaire de préférence à une faute.

Ce principe n'est pas suivi, dans les cas en relation avec cette question, lorsqu'il s'agit du dommage causé par un animal (*actio de pauperie et noxalis*) ou par ce qui a été jeté ou versé d'un appartement (*actio de effusis et dejectis*).

3. A l'exception de ces deux cas (voir là-dessus Dernburg. Pand. § 133, 134, Windscheid, II § 457, 1, 3) il faut l'existence d'une faute, peu importe son degré, pour la justification d'une action à raison de mort d'homme ou de lésions corporelles. L'opinion très répandue dans la doctrine et la jurisprudence, s'appuyant (Kalligas Manuel de droit Romain III § 397, Paparrigopoulos, droit des obligations I § 284) sur la législation pénale (Code Pénal art. 30, 31, Procédure pénale — art. 6, 85, 302) et qui consiste à dire que celui qui a été condamné pour un acte punissable (même s'il n'y a eu ni intention ni négligence) est obligé d'en réparer les conséquences préjudiciables, est sans influence sur les cas qui nous occupent. En effet ces contraventions (art. 610, 617, 618, 623, 626 du Code Pénal) supposent une faute de l'inculpé.

L'action est réglée par les dispositions de l'action aquilienne.

Ceci n'est nullement modifié, en cas d'abordage, par les prescriptions de l'article 407 du Code de Commerce, car cet article ne s'applique qu'à la réparation du dommage mixte ou douteux (Lyon-Caen et Renault, VI § 1005, 1006, 1012).

4. Le droit d'action aquilienne appartient à celui qui a été lésé.

En cas de mort, elle appartient à la veuve et à d'autres parents de la victime (ascendants et descendants), à qui la victime devait des aliments selon la loi et à qui la mort les supprime. La Cour de Cassation d'Athènes (Ἄρειος

Ἅγιος) s'est par une série de décisions (décisions : 145 (1893), 131 (1894), 5 (1896) 117 et 121 (1897), 79, 101, 147, 149 (1898), 133 (1901), 208 (1903), 65 et 116 (1906) ralliée à cette solution qui avait d'abord été admise par la jurisprudence de droit commun en Allemagne (Dernburg, a. a. O. § 132[8]) de façon que pareille action peut actuellement être considérée comme constante.

5. D'après le 9, 1, 3 (Bas. 60, 2, 3) 9, 2, 9 (Bas. 60, 3, 9) et 9, 3, 7 (Bas. 60, 4, 7), lorsque la victime, étant un homme libre, est atteint d'une incapacité de travail, les dommages-intérêts comprennent,indépendamment des frais de guérison, la perte de bénéfices, c.-à-d. les réserves que la victime a perdues ou perdra.

Le reste résulte des endroits indiqués mis en relation avec les prescriptions du droit romain concernant l' « intéressé » (les dommages-intérêts) 9, 2, 21 et 33 (Bas. 60, 3, 21 et 83).

a) Cette dernière catégorie de dommages-intérêts consiste en une rente viagère à arrérages fixes dont la victime aurait joui si l'accident n'était pas survenu. Cela n'exclut pas la réparation de toute conséquence préjudiciable ultérieure, même médiate (décision de la Cour d'Appel d'Athènes 1702 [1904]).

b) Si l'action est intentée par ceux envers lesquels la victime avait une obligation alimentaire selon la loi, le montant de la rente se détermine d'après la durée probable de la vie de la victime en se basant sur les règles indiquées au D. 35, 2, 68 pr. pour le calcul de la vie probable.

Cependant dans les deux cas ci-dessus on ne peut, comme l'a admis parfois la jurisprudence, (décision de la Cour de Cassation d'Athènes 160 [1908]) demander le

paiement d'une somme en capital calculée d'après la durée de la vie probable, (décision de la Cour de Cassation d'Athènes 42 (1909) en séance plénière).

6. Le défendeur à l'action aquilienne est l'auteur de la mort ou des lésions corporelles.

La jurisprudence grecque, en vue de la nécessité pratique d'étendre les cas limités de responsabilité prévus par le droit romain pour la faute d'autrui, a établi ce principe, que celui (personne naturelle ou morale) qui en prépose un autre à l'entreprise ou à l'exécution d'occupations déterminées, doit réparer le dommage causé par ce préposé, même si aucune faute ne peut lui être reprochée quant au choix ou à la surveillance du préposé (p. ex. décisions de la Cour de Cassation d'Athènes 31 (1904) et Cour d'Appel d'Athènes 1540 [1904]).

En conséquence, puisque cette solution ne résulte pas de façon non équivoque des sources de droit romain (Dernburg, Pand. II 38, Windscheid II §§ 455^{27a}, 401^{5}), on doit considérer comme acquis en pratique que l'action aquilienne existe non seulement contre l'auteur du dommage mais également contre son commettant.

7. Si l'accident qui occasionne la mort ou des lésions corporelles survient sur un navire national, il y a lieu de remarquer ce qui suit :

a) La disposition particulière de l'art. 216 Code de Commerce trouve alors application. Cet article institue une limitation de la responsabilité du propriétaire de navire pour les fautes du capitaine, par l'abandon du navire et du fret.

Cette responsabilité représente une responsabilité de commettant dans la mesure où le propriétaire de navire est

aussi l'armateur sans distinguer si la personne de l'armateur est une personne naturelle ou morale (décision de la Cour de Cassation d'Athènes 442 (1903).

Mais au cas où la qualité d'armateur ne coïncide pas avec celle de propriétaire de navire il n'y a lieu, sur base de l'art. 216 Code de Commerce, qu'à une responsabilité limitée basée légalement sur la propriété du navire.

Dans les deux cas ci-dessus néanmoins l'action en dommages-intérêts basée sur l'art. 216 se trouve en concours avec l'action aquilienne dirigée contre le capitaine en faute.

b) de même qu'en France (Lyon-Caen et Renault, V, § 189bis note 3) l'application de l'art. 216 est étendue aux cas de fautes commises par les autres membres de l'équipage ; et ceci non pas seulement quand le propriétaire de navire est en même temps l'armateur mais aussi (par application logique de l'art. 216 (arg. art. 217) quand il s'agit purement et simplement du propriétaire du navire.

c) Lorsque l'accident occasionnant les lésions corporelles ou la mort, est produit par un bris de machines ou de câble, l'existence du procès-verbal de visite du navire avant son départ, prescrit par l'art. 225 Code de Comm., a une importance particulière au point de vue de la preuve du bon état du navire. S'il n'y a pas de procès-verbal le mauvais état est présumé ; on peut prouver contre le contenu du procès-verbal (Lyon-Caen et Renault V § 547).

En général même dans ce cas-ci, la preuve du bris des machines ou câbles est insuffisante à elle seule pour fonder la réclamation de dommages-intérêts déduite de l'art. 216, parce que l'on ne peut y voir dans chaque cas une faute du capitaine ou de l'équipage.

8. D'après l'opinion dominante dans la jurisprudence

grecque les solutions prévues aux paragraphes précédents restent les mêmes lorsque la victime se trouve dans des rapports contractuels avec l'entrepreneur de transport de personnes ou avec le patron.

Selon le droit civil romain, les obligations légales du contrat de transport de personnes ou du contrat de louage de services, ne comprennent pas, en l'absence d'une convention spéciale sur ce point, la garantie de l'intégrité corporelle du voyageur ou du locateur de services. Pareille garantie est admise dans la doctrine française pour le contrat de transport de personnes (Lyon-Caen et Renault II, § 709, V, § 834 n° 5, VI, § 1012). Pour la « théorie de la responsabilité du patron », voir Planiol, Traité Elémentaire de Droit Civil, 3e édition II, § 1856 et suiv.

Aussi les principes du droit romain sur la responsabilité contractuelle (Dernburg, Pand. II, § 37, 4) qui incombe au débiteur d'après le contrat, n'ont qu'une application pratique insignifiante en ce qui concerne les contrats qui nous occupent. En ce qui concerne la validité de ces principes appliqués au transport de personnes (par terre ou par mer) remarquons que l'opinion qui admet la responsabilité contractuelle de l'entrepreneur de transport ne peut se baser que sur l'analogie tirée de l'art. 103, Code de Commerce, relatif au transport des choses. La doctrine française à cet égard (Lyon-Caen et Renault, cités dans la remarque précédente — contra Thaller, § 1385) est représentée, parmi les auteurs grecs, par Krokidas, Manuel de droit grec, § 1182. Mais elle ne fut pas admise par la jurisprudence grecque (Krokidas, a. a. O.)

9. Remarquons ce qui suit quant à la responsabilité contractuelle de l'entrepreneur de transport de personnes prévue aux paragraphes précédents :

α. Le demandeur est le voyageur qui a subi des lésions corporelles.

Ses héritiers ne peuvent faire valoir, sur base du contrat, que les droits qui étaient nés du vivant de le victime. Au contraire, les héritiers p. ex. d'un passager tué dans un abordage de navires, ne peuvent comme tels, réclamer la réparation d'un dommage pécuniaire qui est né par la mort du decujus, c. à d. à un moment où déjà sa capacité juridique a disparu (comparez Seuffert's Archiv, vol. 64 (9) n. 127). Ceci s'applique p. ex. aux frais de transport du corps du decujus, que l'héritier doit d'ailleurs supporter en règle générale d'après le droit romain (Windscheid, II § 430 *Rem.* 20).

β. Au cas où le défendeur est un armateur, sa responsabilité est limitée d'après l'art. 216 Code de Commerce. (Voir plus haut 37).

γ. La réclamation du demandeur n'est pas priviligiée, selon l'art. 191, n° 11 du Code de Commerce.

δ. Les dispositions suivantes sont sans application à pareille action du passager :

1) — Les fins de non-recevoir de l'art 105 et 433, 435 et 436. Ce dernier cas (abordage de navires) est réglé différemment en France, sur la base de la loi du 24 mars 1891 (Lyon-Caen et Renault, VI § 1030) du Code de Commerce.

2) — La prescription d'un an de l'art. 433 et les courtes prescriptions de l'art. 108 du Code de Commerce.

10. — Les clauses contractuelles d'exonération ou de diminution de la responsabilité pour les évènements occa-

sionnant mort d'homme ou lésions corporelles ne sont valables, d'après les principes généraux du droit romain, que lorsque la responsabilité de son dol ou de sa faute lourde n'est pas exclue ou diminuée (Windscheid I § 101, II, § 265, *rem.* 5, Dernburg, Pand. II, § 36, 1, 2 ; — décisions de la Cour de Cassation d'Athènes, 231, 38 (1907).

11. — Dans tous les cas ci-dessus, la prescription de l'action en dommages-intérêts est de 30 ans.

De plus l'action appartient sans distinction aux nationaux et aux étrangers (arg. art. 13 du Code civil du 29 octobre 1856).

12. — Dans la législation grecque la situation des gens de mer et des ouvriers mineurs est réglée de façon toute exceptionnelle en comparaison de celle des autres ouvriers d'industrie.

Ces dispositions spéciales ont ceci de commun qu'elles représentent en Grêce les modèles principaux d'une législation sociale. Mais elles se différencient en ce que, alors que la base législative des dispositions relatives aux gens de mer est tout à fait différente des législations ouvrières modernes, celles relatives aux ouvriers mineurs (comparer la loi du 23 mars 1901 portée d'après le modèle de la loi française du 9 avril 1898) est en harmonie avec les lois modernes à cet égard. Relativement à cette question qui nous occupe, remarquons quant aux dispositions spéciales aux gens de mer :

Selon la loi du 20 juillet 1861 on a institué une *Caisse des invalides de la marine* (*Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον*) qui a été réorganisée par la loi du 17 avril 1884 et en partie modifiée successivement par des lois ultérieures, puis finalement réglée par la loi du 20 juillet 1907.

Cette caisse constitue une institution publique sous la surveillance du ministre de la marine (art. 9). Elle est dotée de revenus de diverses natures, parmi lesquels il y a lieu de citer les contributions des gens de mer et des armateurs (art. 2 et 3). L'étranger qui s'est engagé à bord d'un navire national n'est pas affranchi de cette contribution, bien qu'il n'ait aucun droit à la pension accordée par la Caisse (art. 3, 23).

Les gens de mer ont droit à de petites pensions mensuelles (et après leur mort leur famille possède ce droit) non seulement lorsqu'ils quittent la profession de marin ou lorsqu'ils deviennent incapables de l'exercer, après un certain temps de service et dans certaines conditions, mais aussi lorsque, à la suite d'un *accident imprévu survenu par suite du travail,* ils deviennent incapables d'exercer leur profession; et leur droit à ces pensions dure aussi longtemps que l'incapacité.

La pension accordée dans le dernier cas n'exclut pas l'action qui appartient au préjudicié d'après le droit commun. D'abord le texte de la loi n'est pas en ce sens et d'un autre côté le rapport de la commission chargée de préparer la loi contient des déclarations non équivoques. (p. 24 et suiv.).

Ont également droit à la pension dans ce cas (art. 23, 26, 28, 34) :

1. La veuve et les enfants légitimes de la victime, c.-à-d. la veuve aussi longtemps qu'elle ne s'est pas remariée, les fils jusqu'à 14 ans et les filles jusqu'à leur mariage.

2. Le père indigent, et frappé d'une incapacité permanente de travail, et la mère indigente et veuve ; les frères indigents et les sœurs indigentes et célibataires.

Le droit à la pension s'éteint :

a) par la perte de la nationalité (art. 34).

b) par la prescription : 1 an pour le marin, 5 ans pour les autres ayants-droit (art. 64).

Le droit à la pension n'est pas cessible. Ceux qui sont légalement créanciers d'une obligation alimentaire peuvent saisir un tiers du montant de la pension (art. 66).

THR. G. PETIMERAS.

Athènes, le 16/29 août 1909.

TABLEAUX SYNOPTIQUES

I

RÉPARATION DES DOMMAGES EN CAS D'ACCIDENTS AUX PERSONNES

par M. FRÉDÉRIC SOHR

Avocat à Anvers

II

AVANT-PROJET DE TRAITÉ SUR LE FRET

par M. JEAN HOSTIE

Avocat à Anvers

III. Dommages - Intérêts

1. *a.* Les dommages-intérêts comprennent-ils uniquement le préjudice matériel, ou bien est-il alloué aussi des dommages-intérêts pour préjudice moral? *b.* Sont-ils limités aux dommages directs ou bien comprennent-ils aussi les dommages médiats et indirects?

2. *a.* Y a-t-il une limite en chiffres aux dommages-intérêts p. ex. est-il fixé dans la loi ou dans le projet de loi un maximum d'indemnité par cas? *b.* Quelle est cette limite?

IV. — Clauses contractuelles d'exonération.

Peut-on s'exonérer par contrat de la responsabilité fixée par le droit commun?

V. — Prescription.

Y a-t-il une courte prescription et quelle est-elle?

Réparation des dommages en cas d'accidents de personnes

Tableau synoptique des RAPPORTS envoyés par les Associations Nationales

par M. FRÉDÉRIC SOHR, Avocat à Anvers.

Ire PARTIE DROIT COMPARÉ	Allemagne	Belgique	États-Unis	France	Norvège	Suède	Grande-Bretagne	Grèce	Danemark	Hollande	Italie
	(p. 61)	(p. 17).	(p. 89).	(p. 33).	(p. 70).	(p. 76).	(p. 149).	(p.).	(p. 113).	(p. 107).	(p. 119).
A. *Situation des passagers à l'égard du navire transporteur.*									NOTA. — L'association n'a pas répondu à la Ie Partie du Questionnaire, sauf ce que nous indiquons dans le nota de la IIe Partie.		NOTA. — L'association n'a pu examiner la Ie Partie du Questionnaire.
I. **Conditions de la responsabilité**											
1. La responsabilité est-elle réglée par le droit commun ou par une législation spéciale?	Par le droit commun	Par le droit commun.	Par le droit commun.	Par le droit commun.	Par le droit commun.	Par le droit commun.	Par le droit commun.	Par le droit commun.		Par le droit commun.	
2. Y a-t-il responsabilité présumée ou faut-il établir la faute?	Il faut établir la faute	Il faut établir la faute	Il faut établir le faute.	Il faut établir la faute.	Il faut établir la faute.	Il faut établir la faute.	Il faut établir la faute.	Il faut établir la faute.		Il faut établir le faute.	
3. S'il y a présomption de responsabilité, cette présomption cède-t-elle devant la preuve du cas fortuit ou de la force majeure?	Voir réponse précédente.	Voir rép. précédente.	Voir réponse précédente.	Voir réponse précédente.	Voir réponse précédente.	Voir réponse précédente.	Voir réponse précédente.	Voir réponse précédente.		Voir réponse précédente.	
4. Le vice ou défaut des choses (rupture d'engins, de machines, de câbles, etc.) donne-t-il lieu à recours?	Oui.	Oui.	Oui.	Oui	Oui	Oui.	Oui.	Oui.		Oui	
5. Quelles sont les preuves qui doivent être fournies pour que ce recours soit justifié? Faut-il prouver une faute du capitaine ou de l'équipage, ou suffit-il de prouver le mauvais état de l'engin?	Il faut prouver la faute de celui qui est responsable à l'égard du demandeur du bon état des engins (c.-à-d. du capitaine ou de l'armateur, selon les cas).	Question controversée. Le dernier état de la jurisprudence semble être qu'il suffit de prouver le vice de la chose.	Il faut prouver soit la faute du capitaine ou de l'équipage, soit la condition défectueuse des engins.	Il faut faire la preuve d'une faute.	Il faut faire la preuve d'une faute. Toutefois la jurisprudence tend à rendre le transporteur responsable ipso facto pour le dommage causé par les engins du bord.	Il faut faire la preuve d'une faute. Toutefois, il y a présomption de faute si l'accident est dû à l'insuffisante navigabilité du navire.	Un défaut dans les choses inanimées sera un cas de négligence prima facie, mais le propriétaire de navire échappera à la responsabilité en prouvant que ce défaut n'est pas dû à un manque de soins de sa part ou de la part de ses préposés.	Il faut faire la preuve d'une faute.		Il faut faire la preuve que le vice ou défaut est la suite d'une négligence du capitaine de l'armement ou de leurs préposés.	
6. La preuve du cas fortuit ou de la force majeure est-elle admise?	Oui	Oui.	Oui.	Oui	Oui	Oui.	Oui.	Oui.		Oui.	
II. **Personnes pouvant agir en reponsabilité**											
L'action appartient-elle à la personne lésée seule ou appartient-elle également à sa femme, à ses enfants? Ou appartient-elle à des héritiers, même en ligne collatérale?	Elle appartient également à la femme, aux enfants, aux héritiers les plus éloignés, et même à certains tiers préjudiciés. L'action pour dommage moral ne passe pas aux héritiers, à moins que l'instance ne soit engagée ou qu'il n'y ait reconnaissance de dette par convention.	Elle appartient à toute personne préjudiciée et aux héritiers même les plus éloignés.	Le droit d'agir s'éteint par la mort, à moins que la mort ne soit le résultat des lésions. Mais les législations des divers États de l'Union contiennent d'autres règles permettant, en général, des poursuites au profit des parents.	Elle appartient à toute personne préjudiciée et aux héritiers les plus éloignés.	Elle appartient également aux personnes dont la victime était le soutien, mais en cas de mort seulement.	Elle appartient également à la veuve et aux enfants qui restent sans soutien, mais en cas de mort seulement.	Elle appartient également au mari, à la femme, aux ascendants et aux enfants de la victime, ou à leurs représentants légaux agissant pour eux.	Elle appartient également à la veuve et aux ascendants et descendants à qui la victime devait des aliments selon la loi. Les héritiers ont action uniquement pour les droits nés dans le chef de la victime avant sa mort.		Elle appartient également à la femme, aux enfants, aux ascendants si la victime était leur soutien. Les parents en ligne collatérale et les héritiers comme tels n'ont pas d'action.	

(1re Partie, Droit Comparé).	Allemagne (p. 61).	Belgique (p. 17).	Etats-Unis (p. 89).	France (p. 33).	Norvège (p. 70).	Suède (p. 76).	Grande-Bretagne (p. 149).	Grèce (p.).	Danemark (p. 113).	Hollande (p. 107).	Italie (p. 119).
III. Dommages - Intérêts											
1. *a.* Les dommages-intérêts comprennent-ils uniquement le préjudice matériel, ou bien est-il alloué aussi des dommages-intérêts pour préjudice moral ? *b.* Sont-ils limités aux dommages directs ou bien comprennent-ils aussi les dommages médiats et indirects ?	*a)* On admet le préjudice moral (Schmerzengeld). *b)* Les dommages intérêts comprennent tout le dommage causé, (ex. bénéfices et perspectives d'avenir perdus).	*a)* On admet le préjudice moral. *b)* Les dommages intérêts comprennent les dommages même indirects.	*a)* La loi ne reconnaît pas le dommage moral. *b)* On ne tient compte que des conséquences directes et immédiates.	*a.* On admet le préjudice moral. *b.* Le préjudice direct et seulement ce préjudice.	*a.* Le rapport ne parle-pas du préjudice moral. *b.* La réparation comprend le *damnum emergens* et le *lucrum cessans* qui sont des conséquences de la lèsion.	*a.* La jurisprudence admet, mais avec réserve, les dommages-intérêts pour souffrances. *b.* Les dommages-intérêts comprennent les dépenses et le dommage directement occasionné, en ce compris les salaires perdus.	*a.* On admet le préjudice moral. *b.* Toutes les conséquences préjudiciables qui sont une suite proche et naturelle de l'accident. En cas de mort, on ne tient compte que du dommage pécuniaire.	*a.* Le rapport ne parle pas du préjudice moral qui semble n'être pas admis. *b.* Toutes les conséquences préjudiciables mêmes indirectes.		*a.* Le dommage moral n'est pas pris en considération. *b.* On tient compte de toutes les conséquences directes du dommage.	
2. *a.* Y a-t-il une limite en chiffres aux dommages-intérêts p. ex. est-il fixé dans la loi ou dans le projet de loi un maximum d'indemnité par cas ? *b.* Quelle est cette limite ?	*a.* Non. *b.* —	*a.* Non. *b.* —	*a.* Un projet de loi de l'Association Maritime des Etats-Unis prévoit pareille limite. *b.* $ 5.000 par cas.	*a.* — Non. *b.* — —	*a.* — Non. *b.* — —	*a.* — Non. *b.* — —	*a.* — Non. *b.* — —	*a.* — Non. *b.* — —		*a.* — Non. *b.* — —	
IV. — Clauses contractuelles d'exonération.											
Peut-on s'exonérer par contrat de la responsabilité fixée par le droit commun ?	Oui, excepté de son propre dol.	Oui, excepté de son propre dol.	Les tribunaux fédéraux considèrent ces clauses en général comme contraires à l'ordre public et nulles. Il n'en va pas de même dans les divers Etats de l'Union.	Oui, excepté de son propre dol.	Oui, excepté de son propre dol.	Oui, pour la responsabilité du fait d'autrui. Mais ni le propriétaire du navire ni le capitaine ne pourraient vraisemblablement s'exonérer de leur propre faute ni de la faute lourde de leurs préposés.	Pas répondu.	Oui, mais non des conséquences de son dol ou de sa faute lourde.		Oui, à condition de ne pas contrevenir à quelque disposition impérative ou à l'ordre public.	
V. — Prescription.											
Y a-t-il une courte prescription et quelle est-elle ?	Si l'action se base sur un quasi-délit : 3 ans à partir de la connaissance du préjudice et de l'identité de la personne responsable, pour autant que cette connaissance soit acquise dans les 30 ans à partir du fait dommageable. Si elle se base sur un contrat : La prescription prévue pour ce contrat. Le rapport ne dit pas si une prescription est prévue pour le contrat de transport de passagers.	*En cas d'abordage :* 1 an à partir du jour de l'évènement *Pour les autres cas :* 3 ou 10 ans, selon qu'il y a délit ou crime.	Dans beaucoup d'Etats de l'Union des prescriptions de 2 et de 3 ans sont prévues.	Prescription de 30 ans; ou bien de 3 ou de 10 ans, s'il y a eu délit ou crime.	Prescription de 3 ou de 10 ans, selon qu'il y a délit ou crime.	Prescription de 2 ans ou de 10 ans, selon que l'action se base sur la loi maritime ou non.	Prescription de 6 ans En cas de mort 1 an après le décés.	Prescription de 30 ans.		La prescription de trente ans est applicable.	

	Allemagne (p. 61).	Belgique (p. 17).	Etats-Unis (p. 89).	France (p. 33).	Norvège (p. 70).	Suède (p. 76).	Grande-Bretagne (p. 149).	Grèce (p.).	Danemark (p. 113).	Hollande (p. 107).	Italie (p. 119).
VI. — Nationalité.											
Les étrangers et les nationaux sont-ils au point de vue de cette législation, placés sur la même ligne ?	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.			
B. *Situation des tiers à l'égard du navire non transporteur, p. ex., des passagers et de l'équipage du navire abordé.*											
NOTA. — Les réponses données sub A sont les mêmes que celles qu'il y aurait lieu d'indiquer en appliquant le questionnaire à cette situation-ci. Nous y renvoyons donc (voir toutefois la colonne de la Grand-Bretagne ci-contre). Il ne peut être question de clauses « contractuelles » d'exonération.							Les tiers possèdent 2 actions : une personnelle contre le propriétaire, l'autre *in rem* contre le navire. Donc 2 prescriptions : action personnelle : 6 ans. actions *in rem* : délai raisonnable à apprécier par le juge.				
C. *Situation de l'équipage à l'égard de son propre navire.*											
1. Conditions de la responsabilité											
1. La responsabilité est-elle réglée par le droit commun ou par une législation spéciale ?	Par le droit commun, sauf certaines dispositions en faveur des marins blessés ou tués au service du navire.	Par le droit commun, sauf certaines dispositions en faveur des marins blessés ou tués au service du navire.	Par le droit commun. Mais l'action de l'équipage contre son propre navire est douteuse, à moins qu'il ne puisse bénéficier de quelque loi locale.	Par une législation spéciale. Il y a une caisse de Prévoyance pour marins instituée par la loi et alimentée par des taxes mises à charge de l'armateur. De plus le Code de Commerce prévoit certaines dispositions en faveur des marins blessés ou tués au service du navire.	Par le droit commun.	Par le droit commun, avec certaines dispositions en faveur des marins blessés ou tués au service du navire.	Par une législation spéciale et par le droit commun. D'où choix entre les deux actions ci-dessous :	Par une législation spéciale et par le droit commun. Il y a une Caisse de Invalides de la marine. Les pensions qu'elle accorde n'excluent pas l'action selon le droit commun.		Par le droit commun sauf certaines dispositions spéciales en faveur des marins blessés ou tués.	
2. Y a-t-il responsabilité présumée ou faut-il établir la faute ?	Mêmes réponses que sub A.	Idem.			Mêmes réponses que sub A.	Idem.	*Action de droit commun* : Les mêmes conditions de responsabilité que sub A. *Action spéciale* : Il faut prouver que l'accident s'est produit au cours et par le fait du travail.			Mêmes réponses que sub A.	
3. S'il y a présomption de responsabilité cette présomption cède-t-elle devant la preuve du cas fortuit ou de la force majeure ?											
4. Le vice ou défaut de chose (rupture d'engins, de machines, de câbles, etc.) donne-t-il lieu à recours ?											
5. Quelles sont les preuves qui doivent être fournies pour que ce recours soit justifié ? Faut-il prouver une faute du capitaine ou de l'équipage, ou suffit-il de prouver le mauvais état de l'engin ?											
6. La preuve du cas fortuit ou de la force majeure est-elle admise ?											

(1re Partie, Droit Comparé).	Allemagne	Belgique	Etats-Unis	France	Norvège	Suède	Grande-Bretagne	Grèce	Danemark	Hollande	Italie
	(p. 61).	(p. 17).	(p. 89).	(p. 33).	(p. 70).	(p. 76).	(p. 149).	(p.).	(p. 113).	(p. 107).	(p. 119).
II. — Personnes pouvant agir en responsabilité. L'action appartient-elle à la personne lésée seule ou appartient-elle également à sa femme, à ses enfants? ou appartient-elle à des héritiers, même en ligne collatérale?	Même réponse que sub A.	idem.			idem.	idem.	*Action de droit commun :* Même réponse que sub A. II. *Action spéciale :* *a.* la victime, *b.* tous ceux dont la victime était le soutien soit la femme, le mari, le père, la mère, le grand père, la grand' mère, le beau-père, la belle-mère, le fils, la fille, le petit-fils, la petite-fille, le beau-fils, la belle-fille, le frère, la sœur, le demi-frère, la demi-sœur.	*Action de droit commun :* Même réponse que sub A. II. *Action spéciale :* La veuve non remariée, le fils jusqu'à 14 ans, la fille jusqu'au mariage, le père incapable et indigent, la mère indigente, et veuve, les frères indigents, les sœurs indigentes et célibataires.		Même réponse que sub A.	
III. — Dommages intérêts. 1. — Les dommages-intérêts comprennent-ils uniquement le préjudice matériel, ou bien est-il alloué aussi des dommages-intérêts pour préjudice moral? Sont-ils limités aux dommages directs, ou bien comprennent-ils aussi les dommages médiats et indirects? 2. — Y a-t-il une limite en chiffres aux dommages-intérêts, par exemple : est-il fixé dans la loi ou dans le projet de loi un maximum d'indemnité par cas? Quelle est cette limite?	Même réponse que sub A.	idem.			idem.	idem.	*Action de droit commun* Même réponse que sub A. III. *Action spéciale :* Réparation forfaitaire. En cas de mort maximum de £ 300.	*Action de droit commun :* Même réponse que sub A. III. *Action spéciale :* Les pensions accordées par la Caisse.		Même réponse que sub A.	
IV. — Clauses contractuelles d'exonération. Peut-on s'exonérer par contrat de la responsabilité fixée par le droit commun?	Même réponse que sub A.	idem.			idem.	idem.	*Action de droit-commun* Pas répondu. *Action spéciale :* Non.	*Action de droit commun :* Même réponse que sub A. IV. *Action spéciale :* Pas d'exonération (puisqu'il y a une caisse d'assurance instituée par la loi).		Même réponse que sub A.	
V. — Prescription. Y a-t-il une courte prescription, et quelle est-elle?	Même réponse que sub A.	idem.			idem.	idem.	*Action de droit-commun* Même réponse que sub A. *Action spéciale :* Accident non mortel: Avis de l'accidant doit être donné dens les 6 mois de sa survenance. Accident mortel : Prescription de 6 mois à partir de la nouvelle de la mort.	*Action de droit commun :* Même réponse que sub A. V. *Action spéciale :* Prescription d'un an pour la victime. Prescription de 5 ans pour les autres ayants droits.		Même réponse que sub A.	

	Allemagne	Belgique	Etats-Unis	France	Norvège	Suède	Grande-Bretagne	Grèce	Danemark	Hollande	Italie
	(p. 61).	(p. 17).	(p. 89).	(p. 33).	(p. 70).	(p. 76).	(p. 149).	(p.).	(p. 113).	(p. 107).	(p. 119).
VI — Nationalité. Les étrangers et les nationaux sont-ils au point de vue de cette législation, placés sur la même ligne?	Même réponse que sub. A.	Idem.			Idem.	Idem.	*Action de droit commun* Même réponse que sub A. VI. *Action spécial* Non. Pour bénéficier de la législation spéciale il faut être membre de l'équipage d'un navire immatriculé dans le royaume-Uni, ou d'un navire anglais dont le propriétaire réside ou a son principal établissement en Angleterre ou dans ses colonies.	*Action de droit commun :* Meme reponse que sub A. VI. *Action spéciale :* Les marins étrangers n'ont pas droit aux pensions de la caisse.		Même réponse que sub. A.	
D. *Situation des préposés et ouvriers autres que l'équipage (ouvriers arrimeurs, ouvriers préposés au déchargement, gardiens et autres personnes employées dans les ports.*											
1. — Conditions de la responsabilité.											
1. — La responsabilité est-elle réglée par le droit commun ou par une législation spéciale?	Par le droit commun	Par la législation spéciale sur les accidents de travail s'il s'agit de catégories d'ouvriers énumérées dans la loi — sinon, par le droit commun.	Par le droit commun.	Par la législation spéciale sur les accidents de travail s'il s'agit de catégories d'ouvriers énumérées dans la loi. — Sinon, par le droit commun.	Le patron est obligé de s'assurer auprès d'une institution publique.	Par le droit commun. Mais si le travail se fait pour compte de l'arrimeur, il y a une loi spéciale.	Par le droit commun et par une législation spéciale.	Le rapport n'en parle pas. Son contexte semble indiquer que cette situation est régie par le droit commun. Nous renvoyons donc aux réponses sub A.		Par une législation spéciale sur l'assurance obligatoire des ouvriers s'il s'agit d'ouvriers prévus par la loi — Sinon, par le droit commun.	
2. — Y a-t-il responsabilité présumée ou faut-il établir la faute? 3. — S'il y a présomption de responsabilité, cette présomption cède-t-elle devant la preuve du cas fortuit ou de la force majeure? 4. — Le vice ou défaut des choses, rupture d'engins, de machines, de câbles, etc. donne-t-il lieu à recours? 5. — Quelles sont les preuves qui doivent être fournies pour que ce recours soit justifié? Faut-il prouver une faute du capitaine ou de l'équipage, ou suffit-il de prouver le mauvais état de l'engin? 6. — La preuve du cas fortuit ou de la force majeure est-elle admise?	Mêmes réponses que sub A.	Mêmes réponses que sub A. si le droit commun est applicable. Si la législation spéciale s'applique : il faut et il suffit de fournir la preuve que l'accident a eu lieu au cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail.	Mêmes reponses que sub A.	Mêmes réponses que sub A. si le droit commun est applicable. Si la législation spéciale est applicable : il faut et il suffit de prouver que l'accident est survenu par le fait du travail ou à l'occassion du travail.		Mêmes réponses que sub A. si le droit commun est applicable. Travail pour compte de l'arrimeur. Loi spéciale.	De meme que sub C il y a un choix entre les 2 actions. Nous renvoyons donc à tout ce qui est indiqué ci-dessus sub C.				*Droit commun.* Mêmes réponses que sub A. *Assurance obligatoire.* Principes de l'assurance.	

(1re Partie, Droit Comparé)	Allemagne	Belgique	Etats-Unis	France	Norvège	Suède	Grande-Bretagne	Grèce	Danemark	Hollande	Italie
II. — Personnes pouvant agir en responsabilité.	(p. 61).	(p. 17).	(p. 89).	(p. 33).	(p. 70).	(p. 76).	(p. 149).	(p.).	(p. 113).	(p 107).	(p. 119).
L'action appartient-elle à la personne lésée seule ou appartient-elle également à sa femme, à ses enfants ? ou appartient-elle à des héritiers, même en ligne collatérale ?	Même réponse que sub A.	Idem, si le droit commun s'applique. Si la législation spéciale s'applique : 1. Accident non mortel. La victime seule. 2. Accident mortel. Conjoint survivant non divorcé ni séparé de corps, enfants légitimes ou naturels de moins de 16 ans, petits-enfants de moins de 16 ans, ascendants, frères et sœurs de moins de 16 ans.	Même réponse que sub A.	Idem, si le droit commun s'applique. Si la législation spéciale s'applique : 1. Accident non mortel. La victime seule. 2. Accident mortel. Conjoint survivant non divorcé ni séparé de corps, enfants légitimes ou naturels de moins de 16 ans, ascendants.	Le rapport ne dit rien.	Même réponse que sub. A si le droit commun s'applique. Travail pour compte de l'arrimeur : Loi spéciale.	voir plus haut	voir plus haut		Idem, si le droit commun s'applique. Assurance obligatoire : Principes de l'assurance.	
III. — Dommages intérêts.											
1. Les dommages-intérêts comprennent-ils uniquement le préjudice matériel, ou bien est-il alloué aussi des dommages-intérêts pour préjudice moral ? Sont-ils limités aux dommages directs, ou bien comprennent-ils aussi les dommages médiats et indirects ? 2. Y a-t-il une limite en chiffres aux dommages-intérêts, par exemple : est-il fixé dans la loi ou dans le projet de loi un maximum d'indemnité par cas ? Quelle est cette limite ?	Même réponse que sub A.	Idem, si le droit commun s'applique. Si la législation spéciale s'applique : Réparation forfaitaire.	Même réponse que sub A.	Idem, si le droit commun s'applique. Si la législation spéciale s'applique : Réparation forfaitaire.	Le rapport ne dit rien.	Idem, si le droit commun s'applique, Travail pour compte de l'arrimeur : Loi spéciale.				Idem, si le droit commun s'applique. Assurance obligatoire : Principes de l'assurance.	
IV. — Clauses contractuelles d'exonération											
Peut-on s'exonérer par contrat de la responsabilité fixée par le droit commun ?	Même réponse que sub. A.	Idem, si le droit commun s'applique. Si la législation spéciale s'applique : Ces clauses sont interdites	Même réponse que sub A.	Idem, si le droit commun s'applique. Si la législation spéciale s'applique : Ces clauses sont interdites.	Ces clauses sont impossibles, puisqu'il y a une assurance patronale obligatoire.	Idem, si le droit commun s'applique. Travail, pour compte de l'arrimeur : Loi spéciale.				Idem, si le droit commun s'applique. Assurance obligatoire ; Ces clauses sont impossibles.	

(Ire Partie, Droit Comparé).	Allemagne	Belgique	Etats-Unis	France	Norvège	Suède	Grande-Bretagne	Grèce	Danemark	Hollande	Italie
V. — Prescription.	(p. 61).	(p. 17).	(p. 89).	(p. 33).	(p. 70).	(p. 76).	(p. 149).	(p.).	(p. 113).	(p. 107).	(p. 119).
Y a-t-il une courte prescription et quelle est-elle ?	Même réponse que sub A.	Idem, si le droit commun s'applique. Si la législation s'applique : 3 ans, à partir de l'accident.	Même réponse que sub A.	idem, si le droit commun s'applique Si la législation s'applique : 1 an à partir de l'accident.	Le rapport ne dit rien.	idem, si le droit commun s'applique. Travail pour compte de l'armeur : Loi spéciale.	(voir plus haut).	(voir plus haut).		Même réponse que sub B. Assurance obligatoire : ?	
VI. — Nationalité.											
Les étrangers et les nationaux sont-ils, au point de vue de cette législation, placés sur la même ligne.	Même réponse que sub A.	Même réponse que sub A.	Même réponse que sub A.	Même réponse que sub A.	idem.	idem, si le droit commun s'applique. Travail pour compte de l'armeur. Loi spéciale.				Oui.	
IIe PARTIE											
Résolutions devant servir de base à une entente internationale.											
QUESTIONS											
A. *Passagers à l'égard du navire transporteur.*	(p. 61).	(p. 26).	(p. 93).	(p. 42).	(p. 73).	(p. 82).	(p. 149).	(p. 128).	(p. 113).	(p. 112).	(p. 119).
1. Est-il désirable de règler internationalement la réparation due aux passagers par le navire transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles ?	NOTA. — L'association n'a pas eu le temps d'étudier la IIe Partie du Questionnaire.	Oui	Oui	Oui. Conflits de lois : la loi du pavillon devrait être appliquée à tous les passagers.	Une loi internationale en ce sens peut à peine être considérée comme obtenable. Un accord sur l'obligation à réparation uniquement pourrait être obtenu.	Oui, au cas où une loi spéciale sur les accidents de passagers serait trouvée nécessaire.	NOTA. — L'association n'a pas répondu à la IIe Partie du Questionnaire.	NOTA. — A la suite du rapport se trouve un projet de convention. Oui. L'association propose une loi spéciale pour les passagers. Mais cela n'empêcherait pas de se prévaloir du droit commun.	NOTA. — Le rapport ne répond pas au détail des questions. L'association désire que la législation actuelle soit conservée. Celle-ci prévoit la responsabilité de l'armateur pour les fautes des préposés constituant des négligences punies par la loi pénale. En ce cas l'armateur a un recours contre le capitaine, pour qui il a dû payer. L'association estime qu'il est déjà dur de faire payer l'armateur malgré son innocence.	NOTA. — L'association n'a pas eu le temps d'approfondir ces questions.	NOTA. — L'association n'a pas eu le temps d'examiner la matière des accidents de personnes. Elle formule deux vœux : 1° Que des principes uniformes règlent la méthode et la mesure de la réparation. 2° Que la loi du pavillon régisse les accidents survenus à l'équipage.

(IIe Partie, Résolutions devant servir de base à une entente internationale).	Allemagne (p. 61).	Belgique (p. 26).	Etats-Unis (p. 93).	France (p. 42).	Norvège (p. 73).	Suède (p. 82).	Grande-Bretagne (p. 149).	Grèce (p. 128).	Danemark (p. 113).	Hollande (p. 112).	Italie (p. 119).
2. *a*. Convient-il que cette responsabilité soit présumée, comme une conséquence du contrat de transport, ou faut-il que le passager prouve qu'une faute à été commise par le capitaine, l'équipage, ou un préposé de l armement? *b*. à qui doit incomber la preuve que le dommage a été causé par cas fortuit ou de force majeure?		*a*. Il convient que cette responsabilité soit présumée ; *b*. Au transporteur maritime.	L'association s'en réfère au droit existant. (Voir Ie Partie Droit Comparé. A. I. Conditions de la Responsabilité, 2. —)	L'association s'en réfère au droit existant. (Voir Ie Partie, Droit Comparé A. I Conditions de la responsabilité, 2).	L'association s'en réfère au droit existant. (Voir Ie Partie, Droit Composé, A. I, Cond. de la Resp., 2).	Des dommages-intérêts ne devraient être payés qu'en cas de faute du transporteur. Et c'est au demandeur, en pareil cas, à prouver la faute.		La faute de l'armateur devrait être présumée. Il serait admis à prouver le cas fortuit ou la force majeure.	Voir plus haut.		
3. Quelle solution faut-il adopter lorsqu'un accident est dû à un vice ou défaut du navire ou d'un engin du bord? Faut-il distinguer entre un vice caché et un vice apparent?		Le propriétaire est responsable du vice apparent; non du vice caché s'il a fait due diligence pour l'éviter.	L'association s'en réfère au droit existant. (Voir Ie Partie Droit Comparé A. I Conditions de la Responsabilité, nrs 4, 5, 6).	Le demandeur doit faire la preuve d'une faute. Le vice caché par lui-même ne doit pas engager la responsabilité ; il faut la preuve d'une faute.	L'association s'en réfère au droit existant. (Voir Ie Partie, Droit Comparé, A, I, Cond. de la Resp., 4, 5, 6).	L'association s'en réfère au droit existant. (Voir Ie Partie, Droit Comparé A, I, Cond. de la Resp., 4, 5, 6).		L'armateur doit être responsable de façon absolue pour toute défectuosité.			
4. Quelle est la base des dommages-intérêts? Faut-il y comprendre le dommage moral? Faut-il y comprendre les dommages indirects et médiats?		Il faut s'en tenir aux dommages matériels directs et immédiats ou tout au moins se rattachant nécessairement à l'accident. Système forfaitaire de préférence.	L'association s'en réfère au droit existant: *a*. Action intentée par la victime : souffrances, frais de maladie, perte de revenus. *b*. Action des représentants personnels (en cas de mort) : préjudice pécuniaire infligé.	Le préjudice immédiat et direct.	L'association s'en réfère au droit existant. (Voir Ie Partie, Droit Comparé A, III, dommages-intérêts).	Tout dommage matériel même indirect devrait être admis. Il est à peine possible de trouver une base pour les souffrances morales.		La seule base positive est la perte de ce que gagne actuellement la victime. Ni le dommage moral ni les dommages médiats et indirects ne devraient être admis.			
5. A qui convient il de donner action? A la partie lésée? A la veuve, aux enfants et descendants? A tous héritiers?		Au conjoint survivant, aux enfants et descendants ; à leur défaut, aux ascendants. Aux autre parents, uniquement si le défunt était leur soutien, et dans la mesure où il l'était.	Aux parents subissant un dommage pécuniaire par la mort.	A toute personne préjudiciée. A l'héritier donc, s'il est préjudicié.	L'association s'en réfère au droit existant. (Voir Ie Partie, Droit Comparé A, II).	Référence au droit existant. (Voir Ie Partie, Droit Comparé A, II). Sauf qu'en cas de mort les père et mère âgés qui ont perdu leur soutien pourraient être considérés comme demandeurs.		Aux descendants, aux père et mère, à la femme et aux sœurs du lésé. Pas d'indemnité aux hommes après leur majorité ni aux femmes après leur mariage à l'exception des ascendants et des personnes incapables de travailler et indigentes			
6. — Est-il recommandable que la loi introduise une limite maxima pour les dommages-intérêts alloués en cas d'accidents aux personnes?		Indemnité forfaitaire avec limite maxima pour chaque cas.	Oui. Un projet de loi de l'association propose $ 5.000 par cas.	Oui.	Non, (puisque l'association s'en refère au droit existant).	Non répondu. [Le rapport parle de limitation au navire et à la cargaison quand les lésions corporelles sont causées par un autre que le propriétaire lui-même].		Oui. L'association propose Frs 20.000 par cas.			

(IIe Partie, Résolutions devant servir de base à une entente internationale)	Allemagne	Belgique	Etats-Unis	France	Norvège	Suède	Grande-Bretagne	Grèce	Danemark	Hollande	Italie
	(p. 61).	(p. 26).	(p. 93).	(p. 42).	(p. 73).	(p. 82).	(p. 149).	(p. 128).	(p. 113).	(p. 112).	p. 119).
7. — L'action doit-elle être subordonnée à la preuve que la victime était le soutien des parties demanderesses?		Voir réponse 5.	Oui.	Pas nécessairement, mais ce sera l'une des peuves du préjudice éprouvé.	Référence au droit existant.	Pas répondu. (La réponse ne correspond pas à la demande)		Voir réponse 5.	voir plus haut		
8. — Faut-il permettre de s'exonérer par contrat de la responsabilité de droit commun?		Si le droit commun reste applicable : oui, à l'exclusion des accidents causés par l'innavigabilité du navire au départ ou par défaut de prévoyance ou de précaution, si ces causes sont imputables au propriétaire. Si le système forfaitaire est admis : non.	Référence au droit existant, qui prohibe ces clauses d'exonération.	Non, si la responsabilité limitée est admise (voir question 6).	Référence au droit existant (voir Ie partie. droit comparé, A. IV).	Non, dans les cas suivants : Dommages causés : *a)* par sa propre faute *b)* par la faute lourde d'un préposé.		Non.			
9. — Faut-il mettre sur le même pied les étrangers et les nationaux?		Oui.	Oui.	Oui.	Référence au droit existant qui ne distingue pas.	Oui.		Non, à moins de convention internationale contraire.			
10. — Quelle prescription convient-il d'admettre pour l'action?		2 ans.	Une courte prescription. Par ex. celle de l'Etat de New-York : 2 ans après la mort.	La même que pour les dommages matériels.	Référence au droit existant. Aucun vœu (voir Ie partie, droit comparé, A. V).	Il y a une prescription de 2 ans dans la loi maritime suédoise.		Prescription d'un an pour l'action contre l'armateur. Deux ans pour les autres actions.			
B. — *Actions des tiers à l'égard des navires non transporteurs.*											
Mêmes réponses que sub. A. avec l'exception suivante pour la Belgique : 2. — Convient-il que cette responsabilité soit présumée, comme une conséquence du contrat de transport, ou faut-il que le passager prouve qu'une faute a été commise par le capitaine, l'équipage, ou un préposé de l'armement? A qui doit incomber la preuve que le dommage a été causé par cas fortuit ou de force majeure?		La faute doit être prouvée par le demandeur.									

(IIe Partie. Résolutions devant servir de base à une entente internationale).	Allemagne	Belgique	Etats-Unis	France	Norvège	Suède	Grande-Bretagne	Grèce	Danemark	Hollande	Italie
	(p. 61).	(p. 26).	(p. 93).	(p. 42).	(p. 73).	(p. 82).	(p. 149).	(p. 128).	(p. 113).	(p. 112).	(p. 119).
C. — *Actions de l'équipage*											
Les mêmes questions que sub A, sauf que la question 2 doit être conçue ainsi : « Convient-il que cette responsabilité soit réglée par le droit commun ou qu'elle le soit par une législation spéciale ? Quelles doivent être dans l'un ou dans l'autre cas, les preuves à fournir par la victime ou ses ayants-droit spécialement quant à la question de faute ? » NOTA. — Les associations n'ont pas suivi le détail des questions mais ont répondu globalement. Nous résumons ces réponses dans les colonnes ci-contre.		Une entente internationale est désirable, mais les divergences sont telles qu'il vaut mieux réserver la question aux législations nationales. Il est désirable que partout : 1° une réparation équitable basée sur le risque professionnel soit accordée. 2° nationaux et étrangers soient sur le même pied. Si le droit commun restait applicable, mêmes réponses que sub B. de la IIme Partie (Résolutions).	L'Association s'en tient au droit existant ; 1° pas d'action pour lésions corporelles infligées par la négligence d'autres membres de l'équipage, dans le cas où le navire était en bon état de navigabilité. 2° le propriétaire de navire doit veiller à la guérison et au soulagement des matelots blessés ; dans les cas graves, les débarquer et même changer de route pour cela. Aucun vœu exprimé.	La question est réglée dans chaque pays par des lois spéciales d'ordre essentiellement national. Inutile pour le moment d'essayer d'unifier.	Référence au droit existant. — Aucun vœu. (Ier Partie, Dr. Comparé C).	On étudie en Suède la confection d'une législation spéciale selon laquelle l'équipage aurait en tous cas droit à une réparation, à moins de faute lourde de sa part. Aucun vœu exprimé.		Le marin devrait avoir droit à une indemnité en cas d'accidents survenus pendant son service, même en cas de force majeure ou de cas fortuit. L'armateur devrait être obligé de faire assurer l'équipage contre les accidents. Une caisse Internationale pour marins serait à souhaiter, chose irréalisable à l'heure actuelle.	Voir plus haut.		
D. — *Actions des ouvriers et préposés employés dans les ports à bord du navire ou à son service.*											
NOTA. — Nous résumons les réponses de la même façon que sub C.		idem.	Les cas de négligence non imputables aux propriétaires ne devraient pas donner ouverture à un droit, à moins d'appliquer quelque loi moderne sur la responsabilité patronale. L'Association n'exprime aucun vœu.	idem.	Référence au droit existant. (Ier Partie, Dr. Comparé, D). — Aucun vœu.	L'Association n'exprime aucun vœu.		Les dispositions ci-dessus sub C s'appliqueraient aussi aux personnes employées au service même provisoire du navire.			

AVANT-PROJET DE TRAITÉ SUR LE FRET

TABLEAU SYNOPTIQUE sur les solutions proposées par les Associations Nationales

par M. JEAN HOSTIE, Avocat à Anvers

Avant-projet de la Commission	Allemagne	Angleterre (*)	Belgique	Danemark	Espagne (*)	Etats-Unis	France	Hongrie	Italie (*)	Japon (*)	Norvège	Pays-Bas	Suède
ART. 1. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'arrivent pas a destination, sauf les cas ci-après exceptés.	Adopté.	Le fret *pro rata itineris* ne doit pas être dû.	Adopté.	Adopté.	Partisan du fret *pro rata itineris* tel que l'établit l'article 631 du Allemand (tenir compte des frais, de la durée et du danger autant que de la distance).	Adopté avec addition : « Tout fret payé d'avance doit être ristourné sauf convention contraire . .	Adopté.	Adopté.	Adopté.	Adopté.	Fret de distance.	Adopté.	Adopté.
ART. 2. — Le fret est dû : 1° pour les marchandises dont la valeur est admise en avarie commune ; 2° pour les marchandises qui ont péri en cours de route par leur nature ou vice-propre ; 3° pour les marchandises qui sont vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie provenant, soit de leur nature ou vice-propre, soit d'une fortune de mer. Pour les marchandises employées ou vendues au cours du voyage, en raison des besoins urgents du navire, le fret est également dû, mais à la charge de tenir compte de la valeur qu'elles auraient eue au port de destination.	Suppression du 1°. Ajoute au 2° « Ainsi que pour les animaux morts en cours de route » et au 3° « Ainsi que pour les marchandises qui sont détruites ou vendues en cours de route en exécution d'une mesure de police, si le capitaine se trouvait pret a continuer le transport et capable de le faire. » Suppression du 2e alinéa.	En cas de vente des marchandises pour les besoins du navire ou par suite de leur état d'avarie dû soit au vice propre soit à la fortune de mer, le fret n'est pas dû. Les parties peuvent avoir droit à des dommages-interêts en vertu du droit commun à raison des circonstances particulières qui ont empêché l'achèvement du voyage.	Adopté.	Adopté.	Fret dû en entier pour les marchandises vendues en vue des besoins du navire si ce dernier arrive à destination sinon *pro rata itineris*. Ne parle pas du fret relatif aux marchandises vendues à raison de leur état d'avarie, ou ayant péri à raison de ce fait.	Suppression du 1° Modification du 2° : « Les marchandises qui périssent en cours de voyage en raison de leur vice propre au moment de la mise à bord ». Ajoute au 3° du mot « nécessaire » avant le mot « vendu » et ajoute des mots « pourvu que ces marchandises se trouvent en état d'atteindre leur port de destination in specie » à la fin de la phrase. Approbation du second paragraphe complété : il faut stipuler que si le prix de la vente dépasse la valeur à destination, la différence revient au propriétaire. Ajouter un 3e alinéa établissant la débition du fret sur des marchandises de nature dangereuse embarquées sans avertissement spécial et détruites en cours de voyage.	Adopté.	Adopté en tenant compte au 3° du prix obtenu pour les marchandises vendues.	(Naples) Adopté. . Lorsque les lois nationales admettent des cas analogues sont compris dans les exceptions. Le 4° est relatif aux besoins de l'aventure entière. (Gênes) Adopté Avec ajoute aprés le 3e de « En aucun cas le chargeur ne peut se libérer par l'abandon de la marchandise de l'obligation du paiement du fret. » et aprés le 4° de : « Le nouveau fret éventuellement gagné par le capitaine pour le transport de marchandises embarquées en remplacement de celles péries ou vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie sera partagé par moitié entre le capitaine et le précédent chargeur.	En cas de vente pour les besoins du navire ou a raison du vice propre, fret entier dû. En cas de vente à raison de fortune de mer, fret de distance dû.	En cas de vente pour les besoins du navire aucun fret dû. En cas de vice propre frêt entier dû En cas de fortune de mer, fret de distance dû.	Adopté	Adopté.
ART. 3. — Lorsqu'après le départ le navire est empêché d'achever le voyage, le capitaine a droit au fret convenu si la marchandise arrive néanmoins à destination par ses soins. Si la réexpédition ne peut se faire que moyennant un fret supérieur, la différence en plus est à charge de la marchandise, sauf le droit du chargeur d'effectuer lui-même la réexpédition ou de disposer autrement des choses transportées.	Adopté. Il est entendu au moment du vote que cet article donne au capitaine la faculté de réexpédier la marchandise.	Si la cargaison est expédiée à destination par le transporteur le fret entier lui est acquis. (* Le rapport anglais ne constituant qu'une note sur la loi anglaise en cette matière nous croyons intéressant de resumer ici les reponses du Comité britannique aux questions posées en vue de la Conférence de Venise (voir rapports préliminaires en vue de cette Conférence III p. 4 .	Adopté.	Adopté.	Faculté de réexpédier. Dans ce cas, fret entier dû. (*) Nous crovons intéressant de resumer l'avis du délegue du gouvernement espagnol à la Conférence de Venise M. J. Spotterno v Rapp. prél. Venise I p. 175 .	Adopté.	Adopté.	Adopté sauf la phrase « sauf le droit du chargeur etc . . » Désire à cet égard une solution plus équitable.	(Naples) Adopté. (Gênes) Adopté avec ajoute in fine de : « Exceptionnellement le capitaine aura droit à une portion du fret, si l'affréteur parvient à réexpédier les marchandises à destination par un autre moyen à un taux moins élévé que le fret primitif, ou si les marchandises sont vendues au port à un prix égal ou supérieur à celui de la destination. » Dans le 2e cas le fret à payer au capitaine sera déterminé par la différence entre le fret primitif et le nouveau prix de transport et dans l'autre fixé ex eaquo et bono. »	Adopté.	La question n'est pas examinée.	Adopté sauf le 2 al où il y a lieu de dire que la différence de fret ne sera à charge de l'affréteur que si le capitaine l'a informé en temps utile de l'empêchement du navire afin qu'il puisse, s'il le veut, effectuer lui-même la réexpédition.	Pas opposée à l'adoption, mais il faudrait préciser davantage en tenant compte non seulement de l'empêchement absolu mais également du retard dans la réexpédition. Il faudrait de même tenir compte « des circonstances relatives à la cargaison seule, et non pas au navire ».

Avant-projet de la Commission	Allemagne	Angleterre	Belgique	Danemark	Espagne	Etats-Unis	France	Hongrie	Italie	Japon	Norvège	Pays-Bas	Suède
ART. 4. — En matière d'affrètement et de transports maritimes, si le chargeur ne livre pas la marchandise engagée, il doit le demi-fret à titre d'indemnité forfaitaire. S'il n'en charge qu'une partie, il doit le fret en entier et pour le chargement complet spécifié au contrat. Dans le dernier cas, il a toutefois droit à une réduction proportionnelle s'il prouve que d'autres marchandises ont été chargées en remplacement. Le chargeur qui, hors le cas prévu à l'art. 3, retire ses marchandises, est tenu de payer le fret en entier et d'indemniser le capitaine de tous les frais et dommage occasionnés par le retrait. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également au chargement en cueillette.	Décide recommander l'adoption des dispositions du C.C.Allemand: (580 et s.) Distinction 1° Affrètement d'un navire entier: Le demi-fret est dû à titre d'indemnité forfaitaire, si l'affréteur renonce à l'exécution de l'affrètement avant d'avoir « commencé d'avoir rien chargé, pour le voyage ». Le voyage est censé commencé 1° si l'affréteur a avisé le capitaine de la fin du chargement 2° si, le chargement étant effectué pour tout ou pour partie, le délai de starie es expiré. Sinon le fret entier est dû. 2° Affrètement partiel ou transport maritime. Le fret entier est dû mais sous déduction du fret des marchandises chargées en remplacement.	La solution doit être laissée au droit commun en matière de dommages-intérêts.	Adopté.	Adopté.	L'affréteur qui renonce aux conventions conclues avant le jour fixé pour commencer le chargement ne doit que le demi-fret. Passé cette date, il doit le fret entier.	Droit commun en matière de dommages-intérêts. Subsidiairement, distinction entre le chargement en bloc et le chargement en cueillette. Le 1r alinéa doit s'appliquer au chargement en bloc. Pour le chargement en cueillette, le fret entier sera dû sous déduction du fret effectivement gagné ou qui eût pu être gagné, sans distinction entre l'inexécution totale ou partielle. Ajoute du mot « permises » après « marchandises » au 2e paragraphe.	Adopté.	Adoption du 3e al. Suppression du 4e al. Les al. 1 & 2 réservés à l'affrètement du navire en totalité. En cas d'affrètement d'une partie de navire ou en cas d'affrètement en cueillette le chargeur doit toujours le fret entier à moins qu'il ne prouve que d'autres marchandises ont été chargée en remplacement.	Adopté	Il faut déterminer législativement.	Adopté, sauf modification du 2e al. en ne déduisant que la moitié du frêt des marchandises que le capitaine prend en remplacement.	Adopté.	Fixe à tort ces dommages intérêts à un montant unique (le demi fret) indépendamment de savoir si le voyage est commencé ou non. Adoption de la régle suédoise : moitié du fret des marchandises prises en remplacement a déduire.
ART. 5. — Les surestaries bénéficient des mêmes garanties que le fret. Elles sont dues sans mise en demeure ni formalités.	Décide recommander l'adoption des dispositions du C. C. Allemand 1° Début de la starie. Distinction. *a*) Navire entier ou partie de navire. Le lendemain du jour ou le capitaine pret à charger ou a décharger en a avisé le chargeur ou le réceptionnaire. *b*) Transport maritime: sauf convention contraire il n'y a pas de starie. Le chargement et le déchargement doivent se faire sans retard après mise en demeure du capitaine (588, 604) si un délai est convenu la régle sub *a* est applicable. 2° Nature : Indemnité. 3° Protêt : Si un délai de starie est convenu surestaries dues sans aucune formalité. Sinon, le capitaine doit indiquer quand expire la starie.	Les surestaries constituent une indemnité et non un supplément de fret. Un protêt écrit est inutile.	Adopté.	Adopté.	Les surestaries constituent une indemnité. Un protêt écrit est nécessaire.	Art. 5. Pas de réglementation internationale. Pas de formalités.	Adopté.	Adopté.	Adopté (Naples). Adopté (Gênes) avec ajoute après le 1r al. de « Elles courent pendant les jours fériés et malgré la force majeure » et après le 2e al. « excepté le cas où le délai de starie n'est fixé ni par le contrat ni par l'usage du port. »	Les surestaries doivent être considérées comme une indemnité. Une protestation par écrit est nécessaire.	Adopté.	Adopté.	1r al. inopportum. 2e al. adopté

CONFÉRENCE DE BRÊME

SEPTEMBRE 1909

COMPTE-RENDU

BREMEN CONFERENCE

SEPTEMBER 1909

REPORT OF PROCEEDINGS

MERCREDI, 22 SEPTEMBRE 1909

WEDNESDAY, 22nd SEPTEMBER 1909

Séance d'Ouverture

Opening Sitting

La séance est ouverte à 10 heures dans la Salle du Conseil du Sénat.

The sitting was opened at 10 o'cl. a. m. in the Council-Room of the Senate.

Herr Bürgermeister Dr. PAULI. — Meine hochgeehrten Herren! Namens des Senats der freien Hansestadt Bremen gestatte ich mir, Sie, bevor Sie Ihre wichtigen Beratungen beginnen, aufs herzlichste zu begrüssen. Dem Senat gereicht Ihr Beschluss, Ihre Versammlung in Bremen stattfinden zu lassen, um so mehr zur Genugtuung, da vor gerade einem Menschenalter, im Jahre 1876, der deutsche Zweig der International Law Association, die ich wohl als Ihre Frau Mutter bezeichnen darf, uns die gleiche Ehre und Freude erwiesen hat. Ich darf diese Ihre Mutter nennen, da das Comité maritime einer Anregung aus Ihrer Mitte die Entstehung verdankt und sie hat alle Ursache sich dieses Sprösslings zu freuen. Wer kann daher wissen, ob sie Ihnen nicht früher oder später noch Geschwister schenken wird, denn es gibt in dem weiten Bereiche der internationalen Rechtsbeziehungen noch

manches Gebiet, das der gleichen gemeinsamen Arbeit der beteiligten Nationen wohl wert wäre, um so dem Ideale einer Einheit des Rechtes in den für den Weltverkehr wichtigsten Materien uns schrittweise zu nähern.

Wie dem aber auch sei, jedenfalls haben Sie, meine verehrten Herren, alle Ursache, mit Genugtuung auf Ihre bisherige Arbeit zurückzublicken, und wenn mich nicht alles täuscht, können Sie hoffen, durch Ihre bevorstehenden Verhandlungen einige Schritte vorwärts zu kommen. Je überzeugender Ihre Diskussion, je einhelliger Ihre Beschlüsse und je einleuchtender deren Inhalt sein wird, um so grösser wird die Aussicht sein, dass die Regierungen und die Parlamente ihr Fiat darunter setzen. Sie befinden sich, indem Sie, wie vor einigen Jahren in der Hansestadt Hamburg, so jetzt in deren Schwesterstadt Bremen tagen, auf einem klassischen Boden für derart Beratungen. Die Blüte der alten Hansa wäre nicht möglich gewesen, wenn unsere Vorfahren nicht bemüht gewesen wären, bei ihren Tagungen und ihrem gemeinsamen Vorgehen nur auf das zu sehen, was ihnen allen nützlich war und beiseite zu setzen, was sie trennen möchte.

Vergegenwärtige ich mir nun aber, was die Gegenstände sein werden, mit denen Sie sich in diesen Tagen beschäftigen wollen, so springt es in die Augen, dass sie für Bremen, in dessen Namen ich Sie begrüsse, von grosser Wichtigkeit sind. Angesichts unserer alle Meere befahrenden Handelsflotte können Fragen wie die des Seefrachtrechtes, der Verpflichtung der Reeder durch Unglücksfälle an Bord ihrer Schiffe und ähnliche Fragen nur dem Interesse weiter Kreise meiner Vaterstadt begegnen.

Allein, was Sie beraten und beschliessen, gilt allen Nationen und ich hoffe und wünsche, dass, wie der

Bremer Kongress von 1876 die Vorarbeit leistete für die im folgenden Jahre 1877 zu Antwerpen beschlossenen *York and Antwerp Rules*, Ihre diesmaligen Beschlüsse in gleicher Weise alsbald eine reife Frucht den seefahrenden und Handeltreibenden Völkern schenken werden. Möge diesem Wunsche die Erfülling nicht fehlen. — Damit nochmals mein herzliches Willkommen !

Monsieur A. BEERNAERT. — Messieurs, c'est comme président de notre Bureau international permanent que j'ai l'honneur de remercier, en votre nom à tous Sa Magnificence M. le Bourgmestre de Brême du brillant accueil qui nous est fait dans cette grande ville et des paroles à la fois si élevées et si cordiales qui viennent de nous être adressées. Cet honneur, je l'apprécie grandement. Représentant d'un petit pays qui a un certain passé maritime, mais dont la marine, à mon grand regret, ne compte plus guère, je parle ici au sein de l'une de ces nobles citées hanséatiques, de glorieuse histoire, naguère en rapports étroits avec Bruges et Anvers, presqu'à l'ombre du pavillon de ce Norddeutscher Lloyd qui transporte des milliers de passagers vers tous les points du globe, au cœur de ce puissant empire d'Allemagne qui a conquis si rapidement la deuxième place parmi les puissances maritimes.

Mais à défaut d'autre titre, je puis du moins rappeler des initiatives et des sympathies déjà anciennes pour la cause qui nous rassemble.

Voilà un quart de siècle et plus que j'avais l'honneur de réunir et d'inaugurer le congrès international d'Anvers pour l'Unification du droit maritime, bientôt suivi par le Congrès de Bruxelles. Et tel fut l'accueil que cette première tentative reçut de la science et de la pratique que bientôt se fonda cette puissante association internationale qui aujourd'hui relie entre elles dix-huit associa-

tions nationales et dans le Comité central de laquelle on a bien voulu me conserver une trop longue présidence.

A ce titre encore, Messieurs, j'ai à ajouter des remerciments à ceux que j'exprimais tout à l'heure à Monsieur le Bourgmestre et au Sénat souverain de Brême. Ils s'adressent tout à la fois au Comité local qui a organisé cette belle réception, spécialement à son président M. Plate et à ses adjudants MM. Reck et Rösing, à la Chambre de Commerce de Brême et au Norddeutscher Lloyd qui ont mis à la disposition du Comité leurs puissantes influences.

Ils voient avec quel empressement il a été répondu à leur appel par cette nombreuse assemblée qui compte des représentants de tous les pays groupés en vue de l'unification du droit maritime.

Mais aussi, l'on peut dire que notre grande cause n'a plus d'adversaires. Nul ne méconnaît plus l'important avantage qu'il y aurait pour toutes les nations maritimes à l'établissement de règles uniformes pour les choses de la mer. Dans tous les pays de quelque importance commerciale ou économique, nous avons avec nous les hommes de science comme les hommes de la pratique, les jurisconsultes et les professeurs comme les négociants, les armateurs, les dispacheurs et les assureurs, et parmi les groupes qui soutiennent notre cause avec le plus de distinction et d'éclat, il me sera bien permis de citer l'Association allemande que préside si dignement M. le Dr. Sieveking.

Depuis l'assemblée de Venise, nous avons eu la vive satisfaction de voir nos rangs se renforcer encore.

Le Comité britannique s'est reconstitué sur une base agrandie et beaucoup plus puissante. Jusqu'à ces derniers temps, c'était notre fidèle alliée, l'International Law Association, qui en tenait lieu ; mais elle a elle-même

exprimé le désir d'une organisation plus spéciale et c'est à son initiative qu'est due l'institution du nouveau Comité qui a comme président le Lord Chief Justice d'Angleterre, Lord Alverstone, comme vice-présidents Sir Walter Phillimore et Sir William Pickford, comme président du Comité Exécutif Lord Kennedy, le savant auteur du traité si connu sur le Sauvetage maritime et qui aujourd'hui, aux premiers rangs de la magistrature, a gardé les vives sympathies pour le droit maritime dont il avait, au barreau, donné tant de marques.

Les secrétaires du Comité sont MM. H. R. Miller et Leslie Scott l'un de nos dévoués secrétaires généraux qui, avec M. Franck, a pris au cours de nos dernières années, une large part aux travaux du Bureau Permanent.

Voici que la Presse, aussi, est des nôtres. Le *Times* nous a consacré une longue série d'articles et qu'il me soit permis de vous citer ces lignes qui les résument :

« La mer étant ouverte à tous, les hommes d'affaires, les jurisconsultes et tous ceux qui ont quelque intérêt dans le commerce d'Outre-mer, comme armateurs, comme chargeurs, comme assureurs, comme réparateurs de navires ou comme fournisseurs, ont depuis longtemps le commun désir de voir le commerce maritime et les allées et venues des navires soumis à un code de lois qui seraient d'application universelle ».

Quelques jours plus tard, Lord Gorell, l'éminent président du premier de tous les tribunaux maritimes, la Cour d'Amirauté de Londres, en se retirant de ses fonctions, disait : « Nous voulons rendre uniformes toutes les lois de la mer de la même manière dans tous les pays ».

Voilà assurément de précieuses sympathies.

A l'autre extrémité de l'Europe, un autre pays qui a eu sur la mer des jours glorieux, et dont le pavillon recommence à y flotter beaucoup, la Grèce, est venue s'associer

à notre œuvre. C'est sous la présidence de M. Embericos, ancien ministre de la Marine, que c'est constituée l'Association hellénique de Droit Maritime, dont nous sommes heureux de saluer pour la première fois les représentants parmi nous.

Messieurs, vous savez que la Conférence de Venise a abouti à l'adoption de deux avant-projets de traités, l'un sur la Responsabilité des Propriétaires de Navires, l'autre sur l'Hypothèque et le Privilège maritime ; mais il restait à en arrêter la rédaction et c'est le Bureau Permanent qui a été chargé de ce soin par la Conférence. Il s'en est acquitté, et semble-t-il, à la satisfaction de tous.

Le Bureau a eu d'autre part à se préoccuper d'une prompte réunion de la Conférence diplomatique, appelée à couronner notre travail par l'adoption d'instruments définitifs et vous savez que cette réunion est fixée à la semaine prochaine, presqu'aussitôt après notre assemblée actuelle.

Il faut, Messieurs, s'en applaudir puisqu'ainsi la diplomatie pourra s'inspirer encore de vos vues et des observations qui vont être échangées. Il faudra approuver une fois de plus la prudence de la procédure suivie par l'Association. Commencée par le questionnaire qu'adresse à tous le Comité internationnal, poursuivie dans les délibérations des Associations et des Comités nationaux, elle n'aboutit à une conclusion que dans nos assemblées internationales, et nous pouvons nous rendre cette justice que jamais nous n'avons pris de décision prématurée, attendant que les convictions soient faites et l'accord établi.

A la prochaine réunion diplomatique de Bruxelles (ce sera la troisième) vingt-deux États seront représentés, et je ne doute pas que tous n'y viennent avec le vif et sincère désir de faire œuvre féconde. L'on peut compter, je crois, que la Conférence aboutira cette fois à la signature de

traités définitifs sur l'abordage et l'assistance et qu'elle pourra arrêter des avant-projets de traités sur la responsabilité et les privilèges et hypothèques.

Je ne veux pas me poser en prophète : c'est toujours un métier dangereux; mais j'imagine que l'on n'arrivera à l'accord que par voie de transaction, chaque pays abandonnant quelque chose de sa législation propre. Et comment ne pas espérer cet accord, puisque grâce à nos conférences, il s'est déjà établi entre les intéressés : négociants, armateurs et assureurs ?

Votre Bureau s'est également occupé de préparer le compte-rendu de la Conférence de Venise si somptueusement fêtés par nos amis d'Italie, et ce ne fut pas un mince travail puisqu'il forme un volume de 800 pages alors que le procès-verbal de notre première réunion n'en occupait qu'une centaine.

Tandis que se poursuivait ainsi la réalisation des réformes importantes dont nous nous sommes occupés jusqu'ici, de nouveaux sujets étaient mis à l'étude.

Dès avant la réunion de Venise, les questions relatives aux Conflits de lois en matière de fret avaient été soumises aux Associations et Comités nationaux et des rapports préliminaires, dont quelques-uns fort remarquables, avaient été préparés.

La Conférence ne put aborder cette partie de sa tâche. Mais les rapports constataient une concordance de vues suffisante pour qu'un premier essai de codification parût possible. Une commission spéciale fut désignée et se réunit à Paris, où l'Association française de Droit Maritime, que présidait M. Govare, lui fit grand accueil. Elle eut pour rapporteur M. Verneaux, dont la compétence est bien connue et M. le Dr. Finke dont à Brême ii serait superflu de relever la science et le mérite. Ils ont résumé les délibérations de la Commission sur les points visés

dans le Questionnaire et c'est sur leurs conclusions qu'auront à porter tout d'abord vos délibérations.

C'est là une matière dont l'intérêt peut ne pas frapper le grand public autant que les redoutables problèmes dont nous nous sommes occupés précédemment. Ce ne sont plus les conflits de lois en matière d'abordage avec les grands bruits de sinistres qu'ils évoquent, ni l'Assistance avec ce que, par lui-même, ce terme rappelle de souvenirs héroïques et parfois aussi d'entreprises criminelles, ni la Responsabilité des Propriétaires de navires avec la contradiction profonde du droit universel avec le droit britannique, contradiction heureusement sur le point de s'effacer. Mais les hommes de la pratique savent combien sont fréquentes les difficultés qui s'élèvent en matière de Fret. Sans doute, il s'agit de contrats et les parties les règlent comme elles l'entendent. Mais on ne peut tout prévoir. Et voici que chaque fois qu'un voyage est interrompu en cours de route, chaque fois que des marchandises sont vendues loin du port de destination, tantôt pour les besoins du navire, — ce qui devient rare, — tantôt à raison de leur état d'avarie, — ce qui est fréquent, — chaque fois qu'il y a condamnation de navire en un port d'escale et que la marchandise est réexpédiée, des discussions surgissent ou peuvent surgir et des conflits de lois sont possibles, la solution variant selon la loi qu'on appliquera.

Or, en tout cela, aucun intérêt majeur n'est en cause ; l'une solution est souvent aussi acceptable que l'autre, mais au moins qu'il y en ait une et que ce soit la même pourtout !

Et quel bienfait aussi si un règlement uniforme déterminait les cas de rupture de voyage, les cas où le fret, ou le demi-fret, est dû sur le vide !

N'est-il pas fort peu juste que l'armateur qui compte sur

l'application de sa loi nationale, s'en trouve privé, ou que le chargeur qui ne s'attendait qu'aux sanctions du droit commun, se trouve tenu de payer une indemnité forfaitaire élevée, alors même qu'il n'y a pas de dommage ? Tout au moins de semblables surprises ne constituent-elles pas par elles-mêmes des injustices ?

Et n'en est-il pas de même en matière de surestaries ? Pourquoi tout ce bagage inutile de formalités imposées par telle loi, inconnues dans d'autres. Qui donc n'a vu des armements privés ainsi d'un droit certain, parce que dans quelque port perdu au fond d'une mer éloignée, leur capitaine avait ignoré que d'après la loi du port de destination, un protêt était nécessaire pour faire courir les délais de surestaries ?

Tout cela, Messieurs, me paraît solliciter notre attention.

Et il en est de même d'un autre sujet plus grave encore, sujet auquel, aux Etats-Unis surtout, de redoutables catastrophes ont donné une grande actualité, pour parler de tant de vies humaines compromises et perdues et du droit à appliquer à ce sujet, j'entends des vies humaines en général, qu'il s'agisse de l'équipage ou de l'ouvrier du port, du passager millionnaire ou de l'humble émigrant qui va chercher fortune dans un continent lointain.

Vous verrez avec intérêt les rapports préliminaires à ce sujet, et ils sont éclairés par d'exellents tableaux synoptiques dressés par deux jeunes avocats belges, MM. Sohr et Hostie, qui nous ont également assistés dans la traduction des rapports ; je me fais un devoir de les en remercier.

Ce rapide tableau vous montrera, Messieurs, que nous avons encore devant nous un large champ d'action. Tous nous y consacrons nos efforts et le jour béni est prochain, j'espère, où un succès complet les aura consacrés, nous

pourrons nous rendre cette justice que nous avons accompli une œuvre de progrès de paix et de rapprochement entre les rameaux divers de la grande famille humaine.

LORD JUSTICE KENNEDY. — I am greatly honoured by having the permission, as a member of the Britisch branch of this Comité Maritime International, to add humbly my own expression of gratitude to the Rulers of this great City for the cordiality, as well as the courtesy, they have shewn in receiving us as they have done to-day, and allowing us to enjoy, in the kind and hospitable way in which it is proposed, the beauties and charms of this ancient, most important, and most beautiful City. I can only hope that as far as we are concerned here we shall not be unworthy of that cordiality, and we can shew our appreciation of it best by trying with sympathy, as well as with care, to achieve to some extent the success upon which we are all bent, the unification, so far as is possible, of the civilised Nations of Europe in the great matters that concern the sea and commerce.

M. F. C. AUTRAN (Marseille). — Messieurs, je ne m'attendais pas, je vous l'avoue, à avoir l'honneur de prendre la parole devant vous, ce matin, et vous excuserez par conséquent un peu mon improvisation. Ce sera du reste dans un sentiment d'entente cordiale avec les paroles prononcées par Lord Justice Kennedy que je m'adresserai à vous pour vous exprimer les sentiments que nous éprouvons tous en nous trouvant réunis de nouveau pour coopérer à cette œuvre de civilisation qui s'appelle « l'Unification du Droit Maritime ».

Comme vous le disait très bien notre éminent président, Son Excellence M. Beernaert, c'est une œuvre de civilisation, c'est une œuvre de paix que nous poursuivons en

rapprochant les peuples par l'unité de leur loi ; et le jour où cette unification sera réalisée dans les limites où elle peut l'être, soyez certains que nous aurons contribué à l'un des progrès les plus signalés que l'humanité ait jamais réalisés, que nous aurons accompli une œuvre de paix, — car tout progrès par le droit est un progrès pour la civilisation.

M. Francesco Berlingieri (Gênes). — Au nom de l'Association italienne de Droit Maritime, j'envoie un salut fraternel au Comité Maritime International, à toutes les associations nationales dont les représentants sont accourus de toutes les contrées du monde pour remplir la grande tâche de préparer les matériaux et les bases de l'unification du Droit maritime.

Je présente aussi l'expression de notre respectueuse reconnaissance à la grande ville de Brême pour la cordiale hospitalité qui nous est offerte par elle.

Les glorieuses traditions de cette libre ville hanséatique, son large et fécond mouvement de vie commerciale et industrielle sont assurément les meilleurs auspices pour la marche et l'issue de l'œuvre que nous poursuivons : l'unification du droit maritime.

M. Charles Le Jeune. — Messieurs, Votre Bureau Permanent a terminé sa tâche aujourd'hui ; c'est la Conférence qui prend sa place. C'est à elle à désigner les membres qui composeront son bureau et qui dirigeront ses travaux.

Je me permets, Messieurs, de me faire l'écho du sentiment général en proposant à vos suffrages, pour présider cette conférence, Monsieur le Président Sieveking (*Applaudissements*).

Je n'ai pas besoin de vous exprimer toute notre sym-

pathie et toute notre admiration pour l'homme qui dans cette ville hanséatique, est à la tête de la Cour Suprême et dont le nom brille d'un vif éclat, — d'un éclat que l'on peut dire international — dans le droit, et spécialement dans le droit maritime.

Messieurs, je considère donc M. SIEVEKING comme élu président de la Conférence (*Applaudissements*).

J'ai encore à vous demander, au nom des diverses nations qui sont ici réunies, de bien vouloir élire des vice-présidents pour les représenter au bureau et pour assister Monsieur le Président Sieveking.

Des propositions m'ont déjà été faites par les diverses délégations nationales. Je me permets de nommer les divers membres désignés pour représenter les Associations nationales, comme vice-présidents de cette Conférence. Ce sont :

Allemagne :	GEO PLATE, Président du Norddeutscher Lloyd.
Angleterre :	Lord Justice KENNEDY.
Autriche :	Dr. WORMS, conseiller.
Belgique :	M. BEERNAERT.
Danemark :	M. HINDENBURG.
États-Unis :	M. BRADFORD.
France :	M. AUTRAN.
Grèce :	M. GEORGE STREIT.
Hongrie :	M. DE NAGY, Secrétaire d'Etat
Italie :	M. le Prof. BERLINGIERI.
Japon :	M. SUKETADA ITO.
Norvège :	M. OSCAR PLATOU.
Pays-Bas :	M. LODER.
Rép. Argentine :	M. BELGRANO.
Russie :	M. OVTCHINNIKOFF.
Suède :	M. AFZELIUS.

Messieurs, Je pense que je réponds au sentiment unanime de l'assemblée, — sauf les observations que vous pourriez avoir à faire — en considérant ces Messieurs comme élus.

Aucune observation n'étant faite. je les considère comme nommés vice-présidents de la conférence (*Applaudissements*)

Il nous reste à désigner des Secrétaires-généraux qui sont appelés à assister M. le Président.

Je vous prie de bien vouloir porter vos suffrages sur M. ALFRED SIEVEKING, sur M. RÖSING, sur M. VERNEAUX et sur M. LOUIS FRANCK joignant encore M. le Dr. FINKE et M. le Dr. SCHULZE-SCHMIDT. (*Applaudissements.*)

Ces Messieurs sont donc nommés Secrétaires généraux. Comme secrétaires-adjoints, je vous prie de bien vouloir désigner ceux qui ont assisté la Conférence dans les travaux préliminaires, MM. JEAN HOSTIE et FRÉDÉRIC SOHR.

Messieurs, la tâche du Bureau est accomplie. Il ne nous reste qu'à vous remercier d'être venus si nombreux à cette réunion qui, j'en suis sûr, aura de grands résultats.

Präsident Dr. SIEVEKING. — Meine geehrten Herren ! Ich sage Ihnen meinen herzlichen Dank für die Freundlichkeit, dass Sie mich wieder zum Vorsitzenden der Konferenz erwählt haben. Ich hoffe, dass es mir mit Hilfe Ihrer Nachsicht und mit Hilfe der Unterstützung von Seiten der Herren Vizepräsidenten, auf die zu hoffen ich das Recht habe, gelingen wird, meiner Aufgabe gerecht zu werden.

Ich will Sie, meine Herren, nicht mit vielen Worten aufhalten : es würde schade sein, wenn wir die kurze Zeit, die uns bemessen ist, noch verkürzen wollte durch Reden, die sich nicht auf den Gegenstand der Beratung beziehen. Aber Sie werden es mir nicht verdenken, wenn ich nach

den vielen Jahren, während denen ich Teilnehmer dieser Konferenz gewesen bin, und nachdem Sie mich wieder einmal zum Vorsitzenden ernannt haben, mir die Frage vorlege : Wird diese Konferenz dazu beitragen, die grosse Aufgabe ihrer Vollendung näher zu bringen, die wir uns gesteckt haben? Und da muss ich sagen, dass ich mich noch keiner Versammlung erinnere, wo das Gefühl in mir so lebendig gewesen ist wie diesmal, dass wir einen grossen Schritt vorwärts tun werden, um der Vollendung unserer Aufgabe näher zu kommen. (*Beifall*). Es ist schon 20 Jahre her, da versammelten sich Vertreter der zivilisierten Völker in Washington, um die Regeln über das Ausweichen der Schiffe zu beraten. Bei der Eröffnung jener Versammlung sprach der Staatssekretär Blaine das zuversichtliche Wort : The law of the ocean can be one, the law of the ocean must be one. Seitdem haben wir das Wort auf unsere Fahne geschrieben : The Law of the ocean must be one. Aber nachdem wir so oft zusammengekommen sind, glaube ich hinzufügen, zu können, dass wir alle der Ueberzeugung sind : The law of the ocean can be one. In der Tat ist die Sache nach meinem Dafürhalten nicht so schwierig, wie man sie auf den ersten Blick ansehen könnte. Es handelt sich nicht um politische Fragen, es handelt sich nicht um nationale Vorurteile, es handelt sich nicht darum, dass Prinzipien durchgesetzt werden : es handelt sich einfach um eine Frage der Zweckmässigkeit. Zweckmässig ist, dass auf dem Gebiete des internationalen Seerechts Einigheit unter der zivilisierten Welt herrscht; das verlangt jetzt die ganze zivilisierte Welt. Und dass sie erreicht werden kann, wird einfach dadurch bewiesen, dass die Fragen, über die wir verhandeln, eben Fragen sind, über die eine Vereinbarung leicht zu erzielen ist, wenn man von Begeisterung, Nachgiebigkeit, Verträglichkeit erfüllt ist, sich

aufopfert, sich vielleicht auch von lange gehegten alten Ueberlieferungen und Vorurteilen zu befreien sucht, um sich der grossen Aufgabe zu widmen und das Ziel zu erreichen. Und, meine Herren, im Hinblick auf unsere Vergangenheit glaube ich auch hinzufügen dürfen, dass dieser Weg auch wohl zu beschreiten ist. In unsern Versammlungen hat bisher immer dieser Geist der Verträglichkeit geherrscht. Und wenn ich mir diese grosse Versammlung ansehe, so sehe ich darunter viele alte Freunde, Angehörige der verschiedensten Nationalitäten, die schon lange gewöhnt sind, mit einander in diesem Geist der Verträglichkeit zu arbeiten. Da handelt es sich nicht darum, dass ein Jurist seine Neigung durchzusetzen besonders beflissen ist, wie sonst, wo ein Jurist, wenn er das Recht sucht und Recht zu sprechen hat, leicht geneigt ist, zu sagen « ich habe recht ». Das ist das nicht, was unter uns hergebracht ist, sondern wir fragen: Was verlangen die Kreise, die bei der Sache interressiert sind? Und das sind eigentlich die Juristen gar nicht, sondern es sind nur die Kaufleute und, um es etwas banal auszudrücken, die Leute, die das Geld zu bezahlen haben, vor allem die Assekuradeure, die Eigentümer der Ladung, die Reeder. Für sie sollen die Gesetze gemacht werden, sie werden dadurch berührt. Uns Juristen ist es eigentlich gleichgültig — ob wir auf dem Richterstuhl sitzen oder als Anwälte plädieren — : wir Richter entscheiden nur nach dem Gesetz, und wenn Anwälte plädieren, so plädieren sie nur, was mit dem Gesetz verträglich ist. Aber wir hören auf die Stimmen der Kaufleute, der Reeder, der Assekuradeure. Und wenn Sie die Kreise fragen, werden sie sagen: Vor allem kommt es darauf an, dass wir etwas Einheitliches haben; was da erreicht wird, dem passt sich nachher der Verkehr an, und schliesslich bekommt der Assekuradeur seine Prämie und der Assekuradeur zieht seinen

Geldbeutel. Also wenn ich mir diese Konferenz ansehe und an die Vergangenheit denke, die wir hinter uns haben, so habe ich die beste Hoffnung, dass wir in diesem Geiste einen grossen Schritt vorwärts tun werden.

Die Vergangenheit! Ich will Sie nicht mit langen Worten darüber aufhalten, aber eins möchte ich sagen: welchen Dank wir denen schuldig sind, die vor allen Dingen diese Bewegung ins Leben gerufen haben. Da erinnern wir uns des leider zu früh verstorbenen belgischen Staatmanns Jacobs und des glücklicherweise noch unter uns in aller körperlicher und geistiger Frische weilenden Ministers Beernaert. Da gedenken wir, wie unsere Erfolge vor allem der belgischen Regierung zu danken sind, indem sie vor anderen Regierungen — die sich ja so schwer bewegen lassen, auf dem Gebiet des Privatrechts tätig zu sein, weil sie soviele andere, wichtigere Dinge zu tun haben — sich durch ihre Vertreter an diesem grossen Werke beteiligt. Und wenn wir diesmal in dieser alten Hansestadt Bremen tagen, da ist es ja denen, die unsere Vergangenheit kennen, noch in lebhafter Erinnerung, welch grossen Anteil Bremen daran gehabt hat, die grosse Bewegung ins Leben zu rufen. Denn der uns unvergessliche Vorsteher des Norddeutschen Lloyd, H. H. Meier, war es, der vor allen Dingen durch seine Erfahrungen und seine geistige Kraft die Bewegung in Deutschland angeregt und populär gemacht hat. Und Bremen als Hansestadt, als grosse Verkehrsstadt, als eine Stadt, wo alle diese Interessen ihre Vertretung finden, wo man alle zivilisierten Sprachen spricht, wo man das Fremdenrecht kennt, wo man allen Ansichten zugänglich ist und ein offenes Ohr leiht, wo mit einem Wort man sich für diese grosse Sache mit ganzer Seele interessiert, da ist ganz gewiss ein günstiger Boden, um unsere Arbeiten fortzusetzen. (*Beifall*).

So, meine Herren, lassen Sie mich die Verhandlungen

dieses Kongresses eröffnen. Halten Sie immer — ich sage das besonders den Jungen, die ja bald unsere Nachfolger sein werden - halten Sie immer das Panier hoch : The law of the ocean must and can be one. (*Lebhafter Beifall. Händeklatschen*).

DISCUSSION

Wir treten in die Beratungen ein. Da möchte ich bemerken in Bezug auf die Diskussion : es wird jeder in seiner Sprache sprechen können, es wird jeder englisch, französisch, deutch, vielleicht auch italienisch und griechiesch sprechen können, und es wird wohl nicht eines Dolmetschers bedürfen, wenn es nicht besonders gewünscht wird. Dann ist es sehr erwünscht, dass die Redner sich auf eine gewisse Zeit beschränken : es ist zwar nicht ausdrücklich im Statut vorgesehen, aber es ist Herkommen, dass von einem Redner nicht über zehn Minuten gesprochen wird.

* * *

I should like to say that what we are used to in carrying on these discussions is that every one is allowed to speak his own language, French, English or German, because we presume that everybody understands those three languages, and we do not need any interpreter, which, of course, serves to shorten the proceedings. Then the custom is that every speaker is requested not to speak for longer than ten minutes, and not to repeat unless in reply. Then, of course, as to the discussion and resolutions which are to be taken, if there is any sort of unanimity or certainty of a certain opinion prevailing there are no votes taken, but if there are questions with regard to the suggestions which are raised, and there is no decision,

then the votes are taken by the delegations of the several Nations.

ARTICLE I

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'arrivent pas à destination, sauf les cas ci-après exceptés.	Save as hereinafter provided, no freight is payable in respect of goods which do not reach their destination.

M. LOUIS FRANCK. — M. le Président nous demande de nous occuper des trois premiers articles de l'avant-projet de traité sur le fret en même temps et de leur consacrer une espèce de discussion générale, sauf ensuite à scinder les questions et à discuter les points de détail.

Je demande la parole pour résumer sommairement l'état de la question.

Vous savez que l'on s'est demandé s'il était d'un intérêt général suffisant de traiter dans nos conférences ces questions du Fret. Des objections se sont fait jour. On s'est demandé si, étant donné que les parties contractantes peuvent à cet égard exprimer leurs volontés dans leurs conventions, il ne convenait pas de s'en rapporter à elles.

Mais, Messieurs, la pratique montre que l'on ne peut point transformer chaque contrat d'affrètement en un véritable code contenant toutes les règles qui devraient faire l'objet d'une convention internationale. Les navires d'ailleurs se réfugient fréquemment dans des ports de relâche qui n'ont pas été prévus par les parties au moment où elles ont contracté et par conséquent les conflits de lois sont nombreux et leurs conséquences peuvent être graves Leurs conséquences peuvent être d'autant plus graves que de la solution de ces questions dépend la question de savoir quel est celui des intéressés qui doit faire assurer le fret.

S'il est donc opportun qu'au point de vue international ces questions soient solutionnées, il convient de se demander dans quel sens elles peuvent l'être et dans quel sens on a la plus grande certitude de rencontrer l'adhésion générale.

Vous savez que deux systèmes sont en présence : le système de la loi anglaise qui a été adopté par plusieurs législations continentales et le système de la plupart des autres législations du Continent et notamment de la loi allemande, des lois scandinaves et de la loi française.

Dans le premier système, si la marchandise n'arrive pas à destination, en principe aucun fret n'est dû. Le contrat est considéré comme indivisible ; l'armateur ne gagne son fret que s'il transporte la marchandise à l'endroit même où il a promis de la délivrer.

L'autre système, se guidant par des considérations d'équité accorde au contraire à l'armateur, quand le voyage est interrompu sans sa faute, un fret qui est tantôt un fret de distance, calculé d'après le nombre de milles parcourus, tantôt un fret d'équité dans le calcul duquel on tient compte de toutes les circonstances du voyage.

Votre Commission de Paris, après une laborieuse discussion, c'est prononcée en principe en faveur de la solution anglaise et vous propose de dire que si la marchandise n'arrive pas à destination, aucun fret ne sera dû. Mais elle a pensé qu'il convenait d'apporter à cette règle certaines exceptions.

Il est d'abord évident que si le transport est interrompu par la faute du propriétaire de la cargaison, le fret continuera à être dû.

Ensuite, une fois qu'on aura admis ce principe, il apparaît immédiatement qu'il y a des cas qui sont dans une large mesure assimilables à la faute du propriétaire de la cargaison. Ce sont les cas où l'interruption du voyage

est due, sinon à sa faute personnelle, du moins — si l'on peut s'exprimer ainsi — à la faute de la marchandise, parce que, par vice propre, par la nature propre de la cargaison embarquée; la marchandise ne peut être transportée jusqu'à destiuation. On a estimé que dans ces cas encore, le fret ou un fret équitable, devait être dû.

Alors on s'est trouvé devant une autre question qui aujourd'hui est fréquente et donne lieu à de graves controverses. Voici une marchandise avariée par fortune de mer. Le capitaine relâche à un port d'escale et il se trouve devant la situation suivante : S'il obéit à l'intérêt du propriétaire de cette marchandise, il la fera vendre au lieu où elle se trouve, parce que s'il la transporte jusqu'au port de destination, les avaries s'aggraveront et il se peut que la marchandise ne vaille plus rien. S'il obéit au contraire à son propre intérêt — de gagner le fret — il achèvera le voyage.

La Commission de Paris a pensé qu'ici encore il y avait une exception à apporter à la règle et qu'il convient d'accorder également un fret d'équité.

Ce sont là les considérations essentielles que j'ai tenu à vous signaler.

* * *

I might briefly repeat in English what I have said on this matter. Taking together the resolutions of the Sub-Committee which has met in Paris, I said something like this. It has been thought that these questions of freight were not a work of international or inter-State agreement seeing that it was dependent upon the parties to arrange for contracts accordingly, but it must be borne in mind that when parties are arranging at a given port, they do not know what the law of a port refuge is where the ship

may afterwards be taken, and, therefore, they may have to face a law totally different from that about which they were thinking when they made the contract. Further, you cannot make a very full code containing all rules, you have to contemplate an arrangement between the two conflicting systems of law existing in this matter, on the one hand the British system, on the other hand the system of most Continental Nations, but not all. The contract of freight in Britain is a contract where the shipowner has contracted to deliver the goods at a given port. If he does not deliver the goods there, then he is not paid his freight because he has not earned his freight. The continental system of law in many Nations on the Continent is to say that some service has been rendered by the shipowner in that case, and that he ought to get some freight, but his freight is to be assessed in various ways. In one set of laws it is said : « We will see how much mileage has been made by the ship and make a proportion, and give a *pro rata* freight. » In other laws it is said : « There ought to be some freight, and we ought to take into consideration not only the question of miles, but all the other circumstances. » Between those two systems the Committee in Paris suggest there is reason in a compromise, and they adopt as a principle the basis of the British law, consequently they take the view that if the goods are not carried to the port of destination no freight is due except as is admitted in various Capitals. Then the interpretation of the contract is by shipment of the cargo. Then also with regard to any negligence of the owner of the cargo because the goods were of a certain nature and could not reach the port of destination where the ship is ready to go; it has been admitted in Paris that it was equity that freights should be due there — the schipowner

was ready to comply with his contract, but the cargo could do it. Then there is a case of goods sold in the port of refuge on account of their damaged condition, it being to their interest that they should be sold. The consequence to the shipowner in the case of an English ship continuing the voyage would be that the goods would lose any value they still had. It was thought by the sub-Committee in Paris that the Captain when selling the goods at the port of refuge was doing what the owner of these goods would do himself if he had been on the spot, and, that, therefore, it was equitable to give him part of the freight. These are the principal exceptions mentioned. I may just add what I had forgotten that it is admitted by the sub-Committee in Paris as a matter of equity that the shipowner has always the right to forward the goods to the port of destination, and when he has done so he would naturally be entitled to his freight. These are the brief remarks I wished to make.

M. LE PRÉSIDENT. — La discussion est ouverte. Je prie les orateurs de me dire à haute voix leur nom.

* * *

PRÄSIDENT. — Die Herrn Redner können zunächts über das Ganze sprechen, und wir werden später, wie es sich aus der Diskussion ergibt, die einzelnen Fragen zu erörtern haben. Die Grundlage bildet der Bericht der Kommission.

Herr Landrichter Dr. SCHAPS (Hamburg). — Meine Herren, die Hauptfrage, welche die Kommission von Paris beschäftigt hat und über die wir jetzt zu beschliessen haben werden, ist die Frage der Distanzfracht. Wie Herr

Franck bereits ausführte, bestehen zwei Systeme, das englische, welches für einen Teiltransport der Güter einen Frachtanspruch leugnet, und das kontinentale, welches eine Teilvergütung im wesentlichen nach der zurückgelegten Entfernung, gewährt. In meinem der Konferenz von Venedig vorgelegten Rapport hatte ich die Einführung einer Billigkeitsfracht (Fracht ex æquo et bono) vorgeschlagen. Veranlasst wurde ich dazu, weil sowohl das englische wie das kontinentale System in ihren Konsequenzen gewisse Unebenheiten aufweisen. Das englische System führt dazu, dass manchmal ein Verfrachter, der durch die teilweise Leistung des Transports den Ladungsbeteiligten grosse Vorteile gebracht hat, dafür absolut nicht entschädigt wird, während nach dem kontinentalen System unter Umständen der Ladungsbeteiligte, welcher durch einen Teiltransport nicht nur keinen Vorteil, sondern nur Nachteile gehabt hat, trotzdem die Fracht zum Teil bezahlen muss. Deshalb habe ich damals nach dem Vorbilde der Beschlüsse des Kongresses von Antwerpen den Vorschlag gemacht, Billigkeitsfrachten einzuführen, d.h. in jedem Falle dem Verfrachter einen Frachtanspruch nur zu geben, wenn und soweit die Ladung durch den Teiltransport einen Vorteil erlangt hat. Zu einem im wesentlichen gleichen Resultat waren, unabhängig von mir, auch der französische, italienische und belgische Berichterstatter gekommen. Bei weiterer Prüfung bin ich indessen zu der Uberzeugung gelangt, dass diese Lösung den Bedürfnissen der Praxis nicht entspricht. Es würde jedesmal über die Frage, ob und inwieweit eine Billigkeitsfracht geschuldet wird, Streit entstehen, es würde also zu komplizierten Prozessen kommen, die man ja gerade vermeiden will. Deshalb habe ich in Paris befürwortet, nicht die dort von der französischen Association vorgeschlagene Billigkeitsfracht anzunehmen, sondern sich den Standpunkt des

englischen Rechts anzueignen. Das englische System hat zunächst den Vorzug juristischer Konsequenz. Ich habe es, in Venedig, nicht, wie die Venediger Protokolle, S. 711, sagen, als « anti-juridique », sondern als « trop juridique » bezeichnet Der Frachtvertrag ist eine locatio conductio operis : nach bürgerlichem Recht aber erhält der conductor operis Zahlung nicht für seine Bemühungen, sondern für das hergestellte Resultat. Denselben Standpunkt nimmt das englische Recht für den Seefrachtvertrag ein, indem es den Verfrachter eine Vergütung für Teiltransporte abspricht. Das englische System giebt ferner ein praktisches, einfaches, ein leicht anwendbares Recht, ein Recht, das keinen Zweifel lässt, und, last not least, ein Recht, durch das kein Mensch geschädigt wird. Mann muss davon ausgehen, dass heut alles versichert ist, die Fracht ebensowohl wie die Ladung. Ein grosser Hamburger Assekuradeur, mit dem ich die Frage besprach, sagte mir etwa folgendes : « Heut bin ich Frachtversicherer, morgen Ladungsversicherer. Wenn man die Distanzfracht abschafft so muss ich zwar *heut* dem Verfrachter die ihm entgangene Fracht ersetzen, *morgen* aber brauche ich den Ladungseigner nicht mehr für die Distanzfracht zu entschädigen, die er dem Schiffe hat zahlen müssen, ohne von dem Teiltransport irgendwelchen Vorteil zu haben. Was ich heut verliere, gewinne ich morgen : *das gleicht sich aus.* »

Aus diesen Gründen, meine Herren, hat die Pariser Kommission beschlossen, Ihnen die Abschaffung der Distanzfracht vorzuschlagen. Alle Seerechtsvereine, mit Ausnahme des norwegischen, haben sich disem Ergebnis angeschlossen, und ich hoffe, dass dasselbe auch Ihren Beifall finden wird. Auf Einzelheiten will ich vorläufig nicht eingehen, es handelt sich zur Zeit nur um die prinzipielle Frage.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. le Dr. Schaps a expliqué à la Conférence quelles étaient les raisons pour lesquelles il était d'abord partisan du fret d'équité; mais il a signalé ensuite que les difficultés pratiques l'ont amené à préférer l'autre solution, Il a dit que l'appréciation de ce qui était un fret d'équité pouvait donner lieu à des litiges dans chaque cas et qu'en somme le système anglais qui consiste à ne pas accorder de fret si la marchandise n'arrive pas à destination, lui paraît préférable.

Il a ajouté ce renseignement important que s'étant informé auprès d'assureurs considérables à Hambourg sur le point de savoir s'il en résulterait une augmentation des primes, il a reçue une réponse négative.

Lord Justice Kennedy. — Monsieur le Président, I wish at the beginning to say on behalf of those who come from the British branch of the Committee that, as you are aware by the letter that came, we are not in a position, we have not been in a position, to formulate any view upon this matter, and, unfortunately, owing to the time at which it was found necessary to hold the Commission of Paris, the resolutions that were there arrived at were resolutions which were arrived at without the presence of any British representatives. We all regretted it very much, but it was one of those accidents of time which could not be avoided. I, therefore, propose quite shortly within the time that is limited, to state our view. In taking these three Articles together there is sufficient matter to occupy as many hours as I shall occupy minutes, but I propose, quite shortly, with great respect, to put this Conference in possession of our general view which certainly would not accept a great deal of the second, or part of the third Articles. According to the law of my Country we say that there being, as the last speaker has said, a clear contract between the shipowner and the shipper, by the shipowner to carry the goods to a destination, and by the shipper to pay the shipowner for carrying the goods to the destina-

tion, that unless the contract is fulfilled by the shipowner the logical, sound and juridical principle is that the other side of the contract has not to be fulfilled by the payment of freight. If the shipowner carries the goods to the destination, then he is entitled to his freight; if he does not carry them he has not performed that which is a condition precedent to his right to payment. That is our general principle, and that is affirmed in Article 1 of this Resolution, and to that, so far, we agree. Of course, in all these cases the discussion, in my humble judgment, is rather academic because it is always a matter of special contract by charter party in the case of the chartering of a whole ship, and in the case of general ships, like large liners for example, they have regular set terms of contract to which the shipper subscribes in every case. But assuming for a moment that principle to be right, of course, if the shipper actually prevents the shipowner after the cargo has been loaded from carrying the cargo to its destination, and so performing his contract, the freight remains payable because but for the actual wrong, and default of the shipper, the freight would have been earned on the goods that had been loaded. But it must be an actual prevention. If the goods do not arrive at the end of the voyage no freight is payable, in the absence, of course, of special contract, assuming always that the shipper has done nothing to prevent the performance by the shipowner of his contract. There are cases, of course, which are referred to I presume in Article 2 in which even under our law a *pro rata* freight becomes payable, but particularly for the sake of brevity I will state it thus : it is only payable when the merchant, or the merchant's agent voluntarily accepts delivery at that place. If he does so we hold him liable to pay a *pro rata* freight that must be arrived at under the consi-

deration of all the circumstances, but except in that case we do not allow a *pro rata* freight. It is the whole freight that is due upon so much as is carried to its destination. Supposing that part is not carried to the destination, and part is, in the absence of a special contract freight will be payable upon the part that is carried, but not, of course, upon that which has not reached the destination. We could not admit Article 2, or any part of it, I think, according to English law as it stands, and I am bound to say, expressing now only my own opinion, that I think it would be very dangerous and unsound to accept that Article 2 because of dealing with the question of general average, which the first deals with. General average forms no part, it seems to me, of any arrangement. That is to be made by law for the relation of the parties. It is a matter dealt with in general average, and I cannot see myself how it ought to constitute any exception. As regards the cargo which has perished in course of the route that is a matter which simply falls under this head which I have already stated; the cargo has not arrived at its destination, not through the fault of the shipowner, but because owing we will say to misfortunes at sea, or the character of the cargo itself, or owing to the time that the voyage has occupied, and I will assume without fault of the shipowner in stowage, some part of the cargo has not arrived at its destination. There is this always to be borne in mind : that according to our law, if the cargo arrives at its destination in specie, although damaged, the shipper has to pay the freight. The shipowner does not lose his freight because the goods get damaged in the transit, provided always that the goods in a commercial sense arrive, and are delivered at the end. To give merely a concrete instance, suppose for a moment fruit arrives — an actual case that has been decided — in such a state

that it would be good only, we will say, for manure, or for some purpose not the ordinary purpose of the fruit, that ought to be treated, according to the last decisions of our Courts, as goods that have not arrived at all. In the same way where cement was the cargo, and unfortunately it got covered with water before the end of the voyage, and instead of remaining cement had become hard stone, it was not cement that was delivered in any commercial sense. On the other hand if a cargo arrives merely damaged, but still in the mercantile sense an article such as was shipped though a damaged article, freight is equally payable, as it would be if it had arrived perfectly sound. Of course, if damage is done to it during the voyage through something which ends the contract between the parties, as a default of the shipowner, there would be a right simply of claiming compensation in damages for the injury that was done.

The third case is the case of goods that are sold in course of the voyage, from some misfortune or through their nature, or through the fortune of the sea. I should say that our view is perfectly right, namely, that if the ship calls at a port and the shipowmer by his captain sells the goods in the course of the voyage, it is the shipowner who has put an end to the possibility of performing the contract. He has always a right, if he puts into a port of refuge, to claim to carry on the goods, in the absence of contract to the contrary, on another bottom. He is always entitled to say to the shipper « I am entitled to carry on these goods and earn my freight ». Of course with reasonable men a bargain very likely will be made, if it is a good thing not to carry the stuff further, as to the terms upon which that should be done. But as long as the goods are there and the shipper does not say « You shall not carry them on », the captain is entitled to carry them on by

his own ship and earn the freight, or carry them on on another bottom and earn the freight, but he cannot turn round and say « Pay me a *pro rata* freight which is not in our contract, or pay me the whole freight which I have not earned because I have not carried to the destination », merely because it may be desirable from a mercantile point of view that the voyage should terminate there. And that is not unreasonable. It is after all, if one may say so, when the ship has put in, owing to its own misfortunes, the ship's own fault, in the sense at any rate that it is not the fault of the shipper. The captain has the right to mend his ship and carry on his goods, and the fact that it may be convenient and sensible to both parties to sell there does not alter the nature of the contract which was originally made. I may iust add that at the end of Article 2 there is an article, as I have it in the Frensch, that for the merchandise that is used or sold in the course of the voyage, or for the pressing wants of the ship, freight is due. I am very sorry to say I cannot understand the reasoning of that. Why, because the shipowner for his own wants sells goods, he should be entitled to freight I will say no more about because I do not follow it. It is said at the end he is to account for the value of the goods. I suppose it is only under very extraordinary circumstances that any honest shipowner would sell the goods entrusted to his charge, and assuming that he does so honestly he would no doubt have to account for the goods to the person to whom they belonged, whoever it is, and whether or not he should account for those goods at the price of the port of destination is a matter which I should like to have time to consider before pronouncing any opiniun upon, or as to whether that is the way in which it should be done. Practically all these things are done by arrangement between the parties.

Article 3 is as to the ship being prevented from completing her voyage. Of course that I have already dealt with, and do not wish to say more about. If it is prevented from carrying the goods to the end by the fault of the shipper then, of course, the shipowner under the contract would be entitled to his freight.

With regard to the last part as to reshipping at a higher rate, I think our law is, — and I certainly should personally hold it just, — that you can never bind a man to pay more than the contract price. If you can reship only at the higher price as a matter of business the parties would correspond and settle it, but you certainly to my mind have no right, without the will of the owner of the goods, to say « I have contracted to carry your goods to Calcutta at 20 s. a. ton, I have a right to transship at Marseilles because of the misfortune of my ship, and I can only transship at a higher rate, and whether you like it or not, I will only carry your goods at a higher rate to their destination ». That I think would be an objection strongly felt. The only possible case is where the Captain absolutely without the power of communication did his best and might be considered as agent for the shipper.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

Lord Kennedy nous a dit que le Comité anglais n'a pu prendre une décision formelle sur les différentes questions soumises à la Conférence ; mais il a désiré exposer quelles sont d'après lui les seules solutions acceptables au point de vue anglais et conformes au droit anglais.

Le principe anglais est qu'entre l'affréteur et l'armateur est intervenu un contrat parfaitement clair. L'engagement de l'armateur est de transporter les marchandises jusqu'à un port déterminé ; il aura droit au fret s'il effectue ce transport ; s'il ne le fait pas, il ne touche pas de fret. A cette règle, le droit anglais n'admet pas d'exceptions. Sans doute, s'il y a faute du chargeur, l'armateur touchera son fret ; mais dans ce cas. il ne s'agit pas d'une exception véritable puisqu'il dépend alors du chargeur que l'armateur ne puisse exécuter son obligation.

Sans doute, il peut encore arriver que le voyage étant interrompu, un nouveau contrat intervienne, soit expressément, soit tacitement et que les deux parties soient d'accord, ou qu'on le présume; par conséquent on exécute le contrat dans d'autres conditions. Dans ce cas encore, le droit anglais peut accorder un fret *pro rata itineris*. Mais en dehors de ces cas, il n'y a pas lieu de déroger à la régle générale. S'il s'agit de marchandises péries par vice propre, la jurisprudence anglaise va aussi loin qu'elle refuse le fret, quand même la marchandise arrive à destination, mais dans un état substantiellement différent de ce qu'elle devrait être normalement d'aprés les usages du commerce, et Lord Justice Kennedy a cité l'exemple de fruits qui arrivent dans un tel degré de pourriture qu'ils ne peuvent plus valoir ni être considérés comme fruits, mais seulement comme engrais. Il en est de même quand du ciment arrive à destination à l'état de pierre compacte : dans ce cas, le droit anglais, fidéle à son principe, refuse le fret.

Si la marchandise est vendue en cours de route, — et sans doute il peut y avoir des cas où cette mesure est urgente, — le capitaine n'a pas exécuté son engagement et ne touche pas de fret; mais son droit est d'achever le voyage. De même si la vente de la marchandise est faite pour les besoins du navire, aucun fret ne peut être dû.

Quant au droit de réexpédier la marchandise par un autre navire, Lord Kennedy reconnaît que l'armateur le posséde; seulement l'exercice de ce droit ne doit jamais se traduire par une augmentation de fret, puisqu'on ne peut imposer à quelqu'un le payement d'un prix qu'il ne s'est pas engagé à payer.

Herr FRANÇOIS DE NAGY. — Das Komittee in Ungarn, l'Association hongroise, hat sich mit dieser Frage eigenhend beschäftigt. Ausserdem war ich in der Lage, schon vor beinahe 20 Jahren in dieser Frage Stellung zu nehmen infolge eines Auftrages vom ungarischen Ministerium behufs Ausarbeitung eines Gesetzentwurfs über das private Seerecht. Diesen Entwurf habe ich dann wieder umgearbeiteit. Bei beiden Gelegenheiten habe ich mich davon überzeugt, dass der Standpunkt des englischen Rechts, wie ihn die Pariser Konferenz aufgestellt hat, der richtige ist. Wir stellen uns prinzipiell auf die Seite des von der Kommission in Paris gemachten Vorschlages. Nur möchte ich noch eins hinzusetzen. Es ist uns trotzdem unmög-

lich, dieses Prinzip zu akzeptieren, wenn es in seiner ganzen Schroffheit durchgeführt werden soll. Die Kommission schlägt ja selbst gewisse Ausnahmen vor. Diese Ausnahmen beziehen sich aber in der Hauptsache darauf, dass eine Ware zugrunde geht und deren Verlust in Havariegrosse zu vergüten ist, oder wenn sie für die Bedürfnisse des Schiffes verwandt wird. So erleidet das Prinzip schon Ausnahmen. Es handelt sich da um Fälle, wo die Ware nicht mehr existiert. Mir dagegen steht ein Fall vor Augen, wo die Ware noch vorhanden ist, aber in einem Zwischenhafen ausgeladen werden muss. Die Kommission will da keine Distanzfracht zulassen, die Fracht soll nur bezahlt werden, wenn die Ware nach dem Destinationshafen befördert wird. Hier ist ein Punkt, in dem ich eine grosse Ungerechtigkeit sehe, respektive hier können wir uns dem Prinzip nicht ganz unbedingt anschliessen, sondern wir glauben, dass die Gerechtigkeit erfordert, dass hier eine gewisse Ausnahme vorgesehen wird. Die Distanzfracht für solche Fälle zuzulassen, ist nicht zu verlangen, denn die Berechnung der Distanzfracht geschieht zu mathematisch und diese mathematische Berechnung könnte wieder zu Ungerechtigkeiten führen, und unter Umständen könnte bei Zahlung der Distanzfracht, wenn sie für die Hälfte oder einen grösseren Teil der Strecke bezahlt wird, der Befrachter weniger Nutzen haben, als wenn die Ware zugrunde gegangen wäre. Es kann auch vorkommen, dass die Ausschiffung der Ware in einem Zwischenhafen entschieden zu Nutzen des Befrachters ist, wenn es z. B. möglich ist, die Ware in dem Zwischenhafen ebensogut zu verwerten als in dem Destinationshafen, oder wenn die Weiterexpedition zu einem billigeren Preise geschehen kann als die ganze Route gekostet hätte. In solchen Fällen halte ich es entschieden für ungerecht, wenn das Prinzip schroff durchgeführt wird, dass der Schiffseigentümer gar nichts zu fordern

hat, wenn die Ware in einem Zwischenhafen ausgeladen wird. Ich glaube darum, dass es notwendig ist, resp. ich gebe anheim, den Entwurf in einer Form durchzuführen, die akzeptabel ist. Prinzipiell bin ich damit einverstanden dass der Befrachter nichts zu bezahlen hat, wenn die Ware nicht in dem Destinationshafen anlangt; wenn der Fall aber so liegt, dass der Schiffer, der die Ware in einem Zwischenhafen ausgeladen hat, beweisen kann, dass diese Ausschiffung zum Nutzen des Befrachters geschah, dass dadurch, dass die Ware bis zu einem gewissen Punkte geführt ist, der Befrachter einen Nutzen gehabt hat, so muss der Schiffer in irgend einer Weise entschädigt werden. Also insofern der Schiffer beweist, das ein gewisses Quantum von Nutzen für den Befrachter erreicht worden ist, so muss der Befrachter verpflichtet werden, ihm soviel von der Fracht zu bezahlen, als es dem Nutzen des Befrachters entspricht. Allerdings ist das in gewisser Beziehung wieder eine Distanzfracht, aber keine Distanzfracht auf mathematischer Grundlage, sondern auf der Grundlagen des erzielten Nutzens. Hat der Betreffende gar keinen Nutzen vom Löschen der Ladung in einem Zwischenhafen, so hat er gar keine Fracht zu zahlen, beweist der Schiffer aber, dass der Befrachter Nutzen davon gehabt hat, dass die Ware in dem Zwischenhafen ausgeschifft ist, dass die Ware verkauft werden kann, zu einem Preise der dem für den Destinationshafen bestimmten entspricht, oder dass die Weiterexpedition der Ware vom Zwischenhafen nach dem Destinationshafen zu einem ebenso billigen oder noch billigeren Preise erfolgt ist, dass also an Fracht gespart ist, so muss allerdings die Fracht zum Teil bezahlt werden. Das ist der Standpunkt, den wir eingenommen haben. Wir halten also, wenn auch nicht eine absolute Distanzfracht, so doch eine gewisse Entschädigung des Schiffers für gerechtfertigt. Den prin-

zipiellen Standpunkt der Kommission können wir also nur empfehlen, aber nur unter dem eben gemachten Vorbehalt. Die Textierung meines Antrages muss ich mir vorbehalten für den besonderen § 3, da hier die Frage nicht zu entscheiden ist. Das Prinzip ist in § 1 ausgesprochen. Die Ausnahmen in § 2 beziehen sich auf Fälle, wo die Ware zugrunde geht, die Fälle, die ich im Auge habe, würden in § 3 zu regeln sein, und ich behalte mir vor, einen dahingehenden Antrag für die Nachmittagssitzung zu formulieren.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. de Nagy est d'accord en principe avec la règle que si la marchandise n'arrive pas à destination, le fret n'est pas dû, mais il signale qu'il y a lieu de faire une exception, par exemple lorsque la marchandise a dû être débarquée à un port de relâche, un service sérieux a été rendu à la marchandise par le transport accompli jusque là. Il ne faut pas que la règle « pas de fret de distance » permette au chargeur de profiter du service réel rendu sans rétribuer l'armateur. et M. de Nagy signale notamment que s'il n'y a qu'une petite différence de fret à payer pour la réexpédition, il ne faut pas qu'on permette au chargeur de retirer la marchandise, comme l'article 3 semble le permettre.

Enfin, il désire que quand on fixera le fret qui dans ces cas exceptionnels sera payé ailleurs qu'au port de destination, on tienne compte de toutes les circonstances; que ce fret ne corresponde pas simplement à la distance, mais qu'il soit en rapport avec le service rendu.

Jacq. Langlois, (Anvers), — D'après la discussion à laquelle j'assiste maintenant, on croirait que nous n'avons rien fait jusqu'à présent.

Nous avons institué une Commission qui, à mon avis, a fait un travail remarquable. Elle est parvenue à résumer certainement d'après le désir de la grande majorité, ce que nous voulions. Les quelques articles que l'on nous propose me semblent résumer complètement la question.

Je sais parfaitement qu'en Angleterre, en Allemagne, et

du reste dans chacun des pays maritimes, nous avons une manière spéciale de considérer ces questions très intéressantes du fret. Mais c'est précisément pour en venir à cela que les Commissions ont été instituées.

Vous avez devant vous un travail qui, pour moi, est remarquable et je proposerais à la Conférence tout bonnement de l'admettre avec une petite modification au second paragraphe de l'article 2 : « Les marchandises *employées ou* vendues en cours de voyage ».

Mais il y a encore d'autres cas qui peuvent se présenter ; des marchandises peuvent être abandonnées ou laissées en arrière en cours de voyage et je crois que c'est un point qui mérite votre attention.

Sauf ces modifications, je crois que nous ne pouvons mieux faire que d'adopter le texte proposé.

JUDGE EDWARD C. BRADFORD (U. S. A.) — Monsieur le Président and gentlemen, I assume, and from the personnel of this Conference I think I have the right to assume, that we have met here in a spirit of concession. We have met here to do, so far as we have the ability, what will accord with equity and justice, not to register the existing law of any one nation, but as far as in us lies to agree upon what is just and equitable. I assume, and I think I have a right to assume, that that is the position of the members of this Conference. Now I must confess that I find a great deal that is good in these two first Articles and I find something that I cannot approve of. I think that the first Article should be amended. I think that one of the sub-divisions of the second Article should be struck out ; I believe that two of the other sub-divisions of the second Article should be somewhat amended, but I am utterly opposed, and I think that that is the attitude of my colleague, a representative of the United States, to deal

with these two Articles in a wholesale manner and disregarding them. I do not think that we can ignore them. It seems to me that justice requires a proper consideration of the labours of the Sub-Committee at Paris which will justify us in making, and in fact demand of us a careful consideration of those Articles in divisions seriatim, in order that we may reach what is wise and reject that which shall be found objectionable. Therefore it seems to me that in the interest of time and in order to economise time and in order to reach a more intelligent and satisfactory result, a far better method to pursue would be to take these Articles seriatim, and my proposition would be to take up first Article 1, and if that Article is objectionable we will vote it down. If it is unobjectionable we can pass it; if it requires amendment we can amend it, and after we have dealt with Article 1 then we can take up Article 2 in its provisions and sub-divisions seriatim, and in case we are in favour of rejecting all of Article 2 then all we have to do is to go back to Article 1, and strike out the words, « save as hereinafter provided ». I think in that way we can make some progress, and we shall avoid an immense amount of confusion, and therefore I desire to offer this motion : « That this Conference do now proceed to consider Article 1 », leaving for the present the consideration of Article 2, and if that is the desire of this Conference then I wish to submit an amendment to Article 1. My motion is that we now proceed to take up Article 1 and consider that first.

THE PRESIDENT. — May I just say a few words in reply? That was the very way we proposed to deal with these questions. Of course we cannot arrive at definite and sound resolutions without having examined all the details of the question, and we must take the details

seriatim, as Mr. Bradford says, one by one, and the details are contained in Articles 2 and 3. Article 1 merely gives as it were the principle. Articles 2 and 3 give the exceptions.

JUDGE EDWARD B. BRADFORD. — Would you allow me one moment, sir? I suggest the amendment that I intended to propose in Article 1 and you will perceive the relevancy of it. The amendment that I propose to Article 1 is this : strike out the period at the last and let it read as follows : « Save as is hereinafter provided, no freight is payable in respect of goods which do not reach their destination and any freight prepaid thereon shall be returned unless an agreement to the contrary has been made. » Now I should propose that amendment for this reason, and of course it would bear upon Article 2. It seems to me as a matter of justice and equity to be simply a corollary to Article 1 as proposed by the Sub-Committee, because if freight be not payable if the goods have not reached their destination except as hereinafter provided it would seem to me to be simply a corollary in point of equity and justice that in the absence of agreement, and of course an agreement makes law between the parties, freight prepaid should be returned in case the goods do not reach their destination; and therefore it would seem to me, as it seems to my colleague, eminently just that if Article 1 as proposed by the Sub-Committee at Paris should be adopted it should only be with an amendment requiring the repayment of prepaid freight. That is the only amendment I have to propose to Article 1. I may say that it accords with the maritime law as it exists in the United States to-day.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. le Juge Bradford a dit en substance :

Nous sommes réunis ici dans un esprit de conciliation. Sans tout approuver dans les résolutions de la Commission de Paris, il y a beaucoup de solutions qui me paraissent bonnes; il convient donc de discuter les articles l'un après l'autre, de voter ce qui nous paraît acceptable, et d'amender ce que nous ne pouvons accepter.

M. Bradford propose ensuite d'amender l'article 1 en ajoutant que le fret payé à l'avance sera restitué s'il n'y a pas de convention contraire, dans le cas ou aucun fret n'est dû.

The President. — The way in which I wish to conduct the discussion is this. I merely wish to say that Mr. Bradford proposes to take the Articles seriatim and to go into the details. I believe as to that point that we have heard enough to know what the Conference is inclined to adopt in principle; we only want a general discussion on the broad principle of whether the Continental law, if I may call it thus, or the English system should be adopted — the distance freight system or the English system that no freight is due unless the goods are carried to their destination. It is impossible to arrive at certain positive results without now taking the proposals of the Paris Committee point for point, and the amendment of Mr. Bradford to Article 1 will of course have to be considered, but I believe the better way is to take Article 2 first and to leave out Article 1, and not to say that Art. 1 is put to the vote with amendments, but first to take the opinions of the Conference on the several exceptions mentioned in Articles 2 and 3, and then we can have a better grasp of the wole law which is to be adopted by this Conference. I believe that there are other points which must be considered than those which are mentioned in the report of the Paris Committee which are very important and which must be discussed. As far as I see it is very simple to say that if the contract which is a contract to

carry goods to their destination is not fulfilled, the equivalent, the freight is not to be paid, but it is quite clear that this statement does not exhaust the question because the adventures which may happen during the course of a voyage must be considered, and it must be considered whether those adventures which happen do not influence the principle of the system. That is the way in which Articles 2 and 3 are going, and I think it is the best way of proceeding to take those Articles 2 and 3 — the exceptions — first. Then, as I said, and other members may think of this, we must consider whether it would not be advisable to discuss the question under what circumstances the cargo owner is entitled, if the voyage is broken up by some accident, to say to the shipowner : « Now I want to take away my goods; » for example, if the ship cannot be repaired there is no question, and all the laws admit, that the master or the owner is not bound by the contract to ship the goods by another vessel. But he may say : « Well, that is an accident which prevents my vessel from carrying the goods on to their port of destination, » but then there are other cases where the vessel can be repaired, but not at reasonable expense. In those cases has the shipowner the right to say : « It will cost me more than it is worth and I will break up the voyage. » Is he entitled to freight or is he not? Certainly the answer would be in the negative. But then in case the vessel can be repaired and the owner is ready to repair it, but the repair would take a good length of time, would then the cargo owner be entitled to say, « Well, now, my whole enterprise is ruined if I have to wait for months for the repair of the vessel. I will take my cargo home by another vessel. » Is he then entitled to freight or is he not entitled to freight. Then again there is the case of war and the case of embargoes. If embargoes are laid on the vessel is the voyage broken up or must the

cargo wait, and how is the question of the duty and and obligation of having to pay the freight influenced by those events? I think those are points which we shall have to consider if we intend to firmly grasp the full question about distance freight and about the consequence which events occurring during the voyage have on the obligation to pay freight. I only mention this because in the course of the discussion perhaps some one or other of the gentlemen present may follow upon these ideas and bring up some more amendments or some resolutions to complete the draft which is before us. Gentlemen, the time has arrived for a recess. We shall meet again at half-past two, when we shall take up the discussion of these details, having had a general discussion which will have thrown sufficient light on the subject to enable us to know the views of the members of the Conference.

(*La séance est levée. — The Session is ajourned.*)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

AFTERNOON SITTING

THE PRESIDENT. — Now, Gentlemen, we will resume the discussion of this morning. We have had a general discussion, and broadly speaking I take it to be the meaning of this Conference that the principle of the English system is to be adopted. The representative of Austro-Hungary is about to submit an amendment which will have to be considered afterwards, and under those circumstances I think it is the best way of proceeding to consider in detail Article 2 and the following of the report which speaks of the exceptions. By considering the details

we shall be better enabled to put into a certain and distinct form the general principle upon which we are all agreed. The first exception to Article 2 runs thus, « Le fret est dû : 1° pour les marchandises dont la valeur est admise en avarie commune. » If you will allow me one word on the subject I am of opinion that we should strike out this clause altogether because it is not a matter which must be settled by the law relative to the freight, but must be settled by the law relative to the general average, so that we need not have to deal with this exception at all. Of course that is only my private opinion, and I should be very glad to hear the opinion of others upon it.

Mr. PAGE (U. S. A.). — The motion that is made on our part is that Article 2, sub-division 1, be amended by striking out the whole of that subdivision. Does the Chairman desire me to give my own reasons for it?

THE PRESIDENT. — Yes, if you will.

Mr PAGE. — The principle reason has already been stated by yourself, Sir, when you said that it involves two separate systems of law one based upon the contract between the shipowner and the cargo, and the other based upon the rights of each together with the owner of the freight, that is the shipowner as owner of the ship, and owner of the freight, and the cargo owner as owner of the cargo which do not arise from that contract, but which arise under a right of the sea which has existed from time immemorial, and which is so far removed from the contract itself that I venture to say that any of the gentlemen present who have been accustomed to deal with charter parties in any language whatever will rarely find a single word in that written specific contract relating to all the

rights of the parties which refers to general average except in the single particular as to when the general average shall be made up in some cases or as to who shall be the chooser of the adjuster in general average in other cases. It seems to me, therefore, and it seems to us of the United States branch of the Maritime Committee that it is entirely out of keeping to place two systems of law, and to try to reconcile them in this one sub-division. The right comes in in spite of any contracts that there may be with reference to the collection of freight and I therefore submit to the Conference that that sub-division should be struck out as entirely inapplicable and inconsistent with the law with which we are dealing.

M. F. C. AUTRAN. — Il faut se référer aux principes qui sont proposés à l'article 1. Dans l'article 1, il a été indiqué que le fret serait seulement dû lorque le contrat de transport serait accompli. En d'autres termes, c'est l'adoption par le projet de traité international des principes qui sont posés par la législation anglaise.

C'est le principe général qui a été adopté par la Commission de Paris et est indiqué dans l'article. Cependant, il est certain que dans la législation internationale ce principe, si équitable qu'il soit, doit recevoir certains tempéraments et ces exceptions ont alors été précisées dans l'article 2 de la Commission de Paris.

Je crois, — et mon ami Govare pourra à cet égard vous donner des renseignements plus circonstanciés puisqu'il a présidé la Commission de Paris, — je crois que cet article 2 était absolument nécessaire pour indiquer qu'à côté du principe général qui y était adopté, il y avait certaines exceptions qui étaient en quelque sorte commandées par les circonstances, qui sont du reste reconnues par la législation anglaise elle-même, ainsi que Lord

Justice Kennedy vous l'a fait connaître ce matin. Ces exceptions ont été limitées à un nombre extrêmement faible, précisément pour porter le moins possible atteinte au principe général posé dans l'article 1 et c'est pour cela qu'en ce qui me concerne, je crois qu'il serait très nécessaire d'écarter la proposition faite par les délégués hongrois, proposition qui, à mon avis tout au moins, ouvrirait la porte à toute espèce de difficultés pour arriver à déterminer les circonstances dans lesquelles, au point de vue de l'équité, on pourrait accorder un fret *pro rata itineris*. Il est donc bien indispensable, à mon humble avis, de bien maintenir notre principe que le fret n'est dû que lorsque le contrat d'affrètement est exécuté.

Arrivons maintenant à l'amendement qui est proposé par nos amis américains et qui consiste à faire disparaître le premier paragraphe relatif au payement du fret lorsqu'il est admis en avarie commune. Si cet amendement signifie que la question reste entière lorsqu'elle est soulevée dans un règlement d'avarie commune, en ce qui me concerne personnellement (et je crois que je puis parler au nom de mes amis français) je crois qu'il n'y a aucune espèce d'inconvénient à adopter cet amendement en ce sens que comme disait mon excellent confrère et comme le disait mon excellent ami M. Le Jeune, on peut bien soutenir que cette question ne rentre pas dans le contrat d'affrètement, mais est une question d'avarie commune. Mais ce que je considère comme extrêmement dangereux serait que l'adoption de cet amendement signifiât que lorsque le fret est admis en avarie commune, il ne sera pas payé ; ce serait monstrueux à mon humble avis.

Je parle devaut des commerçants qui connaissent ces questions très bien et devant lesquels je n'ai pas besoin d'insister ; mais il est bien certain que lorsque pour une raison ou une autre le fret d'une marchandise sacrifiée pour

le bien et le salut commun est admis lui-même en avarie commune, il n'y a aucune raison pour que ce fret ne soit pas dû au capitaine. Par conséquent, si l'amendement de nos amis américains doit avoir pour résultat de laisser entendre que cette question serait réglée suivant les usages dans le règlement d'avarie commune qui interviendrait plus tarda je n'y vois pas d'inconvénient ; mais je n'admets pas l'amendement s'il doit signifier que le fret n'est pas dû, ou n'est pas admissible dans le règlement.

(*Verbal translation by* Mr. Louis Franck)

Monsieur Autran was saying that as a matter of principle no freight is payable in respect of goods which do not reach their destination, and that he cannot agree with the suggestion which was offered to the meeting this morning on behalf of the Hungarian Deputation by Monsieur de Nagy. As far as the amendment moved by Mr Page goes, Monsieur Autran would agree that the effect of the amendment would be to strike out the law relating to the average in the Article 2, but it must be understood that this omission would in no way interfere with the present position of things as far as freight in relation to general average is concerned; it ought not to be understood that by omitting these provisions in the draft treaty it should mean that henceforward freight might not be treated in general average as it is actually in the various legislations, and should not be paid when it is sacrificed, or should not be admitted in the average adjustment. The only effect of the amendment as Monsieur Autran understands it is that it is not right in the present circumstances. The position of freight remains, but it is to be under the various legislations, or under the rules or customs which may prevail.

Mr. Page. — I think the gentleman from France will be satisfied with the assurance on the part of this Conference that it is understood no attempt will be made to do anything towards destroying any rule of the Maritime Law which of course includes all the general average laws unless it directs its attention to those laws and actually does declare that those laws shall no longer be operative.

M. JACQ. LANGLOIS. — Je crois que l'amendement proposé par nos amis américains ne doit pas être admis.

Il est évident que par le projet que l'on vient de nous soumettre, nous savons exactement où nous allons. Si vous commencez par déclarer qu'aucun fret n'est dû, lorsque la marchandise n'arrive pas à destination, je voudrais bien voir le dispacheur qui viendrait dire : le frêt est dû ; ce serait un non-sens.

J'ai été étonné des résultats obtenus par votre Commission de Paris, dans son projet. Ce projet est excellent : il tranche les 3/4 des questions et je ne vois réellement pas pourquoi nous abandonnerions un travail qui a été si bien fait.

Aujourd'hui, par des nuances, par des chemins détournés, on veut nous faire retourner deux années en arrière. Je vous convie, quant à moi, à n'en rien faire. Ecartez les amendements et acceptez le projet qui a été adopté à Paris ; vous ferez sagement.

M. LOUIS FRANCK. — « Les droits des parties relatifs » au fret en cas d'avarie commune, sont réglés par les lois » sur l'avarie commune. »

That would satisfy Mr. Autran.

In English, it would run like this :

« The rights of the parties concerning freight in case of » general average, are ruled by the laws on general » average. »

THE PRESIDENT. — I do not think in fact, Gentlemen, there is any difference of opinion. Monsieur Autran says, I quite agree, if we provide that there cannot be a doubt that freight is admissible, that freight is to be paid according to the rules of general average if we only provide that the general principle laid down in Article 1 does not

disagree with the view which the American Delegates take, I think the whole thing would be simply solved in this way. Strike out N° 1 of Article 2, and insert a proviso which would run this. (The President reads the proviso in French.) Perhaps that would satisfy Monsieur Autran, and I think it would satisfy the United States' Delegates.

Mr PAGE. — Yes, that is as we understand it.

THE PRESIDENT. — It would run thus : « The rights of the parties concerning the freight in cases of general average are ruled by the law of general average. » I think we should insert a proviso to that effect.

LORD JUSTICE KENNEDY. — Would that mean that the first clause of Article 2 would be omitted ?

THE PRESIDENT. — Yes. Do you agree?

LORD JUSTICE KENNEDY. — Yes, as far as I can. As I have already said we here are in a position in which we have not authority really because we have not had an opportunity unfortunately, for the reasons I have explained, of formulating this, but, of course, we are most desirous to assist as far as we can and to shew ourselves in sympathy, and, therefore, we would be glad to be able to express an opinion, but we should also be rather glad if we could have an opportunity after hearing other views, of discussing the matter together to-night because we should have no opportunity of dealing with it otherwise. If any vote is taken, if it could be taken to-morrow, we should personally be glad because we shall have had the advantage of hearing the views of the Committee upon the matter.

THE PRESIDENT. — As far as I see, Gentlemen, the course of the discussion will be this : that we discuss certain questions, and that the general view of the Conference, perhaps I might say the sentiment of the Conference, shall be taken, but the drafting of a law instead of this report must be very carefully considered, and must be left to a Committee which we perhaps convene to-morrow. I will not in any way, of course, prejudice the course of the discussion, but I believe that would be the best way to get on, that we dispose of the several exceptions. We have had the first one, and I take it to be the meaning of the Conference, without taking a vote, that it is advisable to strike out N° 1 of Article 2 and, in order to remove all difficulty to insert somewhere in the draft a clause to the effect that the rights of the parties concerning the freight in cases of general average are subject to, or are governed by the laws of general average. That would dispose of it.

M. AUTRAN. — The result would be exactly the same.

THE PRESIDENT. — Now, Gentlemen, this is a question, which has to be very carefully considered.

« Le fret est dû pour les marchandises qui ont péri en cours de route par leur nature ou vice propre. »

Now just to draw your attention to the importance of the exception allow me to put a few matters to you; some of them have been mentioned this morning. Take a cargo of oxen or horses, the oxen or horses die on the course of the voyage, the Master says, « As far as I am concerned I can bring these bodies to the port of destination, but it would not be very advisable to transport their bodies, and I would rather throw them into the sea ». Is the freight due, or is no freight due? Then there is the case of a cargo

of grain. The cargo of grain is damaged by sea water, it is damaged so far that it arrives in a condition where it is not worth anything. Then there is a similar question for fruit. It is necessary to consider these questions from all those points of view.

LORD JUSTICE KENNEDY. — Might I say with regard to that, as I referred to fruit, that the question of the cattle, speaking from memory, has occurred in our Courts, and the opinion would be that if there was nothing in the contract to shew that the delivery of a dead body would be treated as equal to the delivery of a living body, the thing itself would be taken to have been a live thing that was contracted for, and, therefore, no freight would be payable on something that was not delivered living; in other words that the contract was for the transport of a living animal. But, of course, that sort of question is a matter which obviously would be regulated by the special contract in every case. If you put it as a question of contract the man has taken on board a live ox, and it is a live ox for the safe carriage of which the payment is to be made. With regard to fruit, and things of that kind, I merely state this for your information, I think it would be held that it would be a question in each case for the Judge, or the Jury, to say in substance from a commercial point of view, if the thing which arrived, and which the shipowner tendered for delivery to the merchant, represent the thing shipped, whether damaged or not does not matter? Was it in specie, or was it not that which it was contracted to carry safely to its destination?

M. LOUIS FRANCK. — I dissent from the opinion of Lord Justice Kennedy, not so far as English law goes, but as far as this Conference is concerned to adopt this view.

It seems to me the owner of a ship is liable in principle for defects and damage done by defects, and the cargo owner in principle is responsible to see that the stuff which he has put on board is of such a nature that it is able to perform the voyage, if I may express myself in that way. If the cargo cannot be carried to the port of destination owing to its known nature, its natural decay, or its vice, I think that is clearly a case where the shipowner is ready to perform his contract; his ship is there, he is willing to go to Hamburg, if he has contracted to go there, but the cargo cannot be brought there. What does it mean that it cannot be brought there? It means that if carried further on it would to a certain extent endanger the safety of other cargo on board, or if carried further on it would still damage itself further than it is damaged at some port of refuge. To put the matter clearly take a cargo of wool shipped in Australia for Hamburg. At some port in France the cargo has got heated. This is the position : What must be done with it? It is to the interest of the cargo-owner that this cargo be discharged there, and not carried further in case it would still be more damaged, or totally lost. I cannot follow why the shipowner should lose his freight in this position. The risks which are inherent to a cargo of a given description are naturally the risks of the owner of the stuff, and I think it quite fair in a situation of that sort that the shipowner should be paid his freight. In N° 3 there is a distinction. I do not touch N° 3; I leave outside the question of damage coming from sea water, and the goods having to be sold. I take the risks as the risks of the owner of the goods, and, therefore, it seems to us it is right that the shipowner should be paid the freight. Everyone is agreed that if the voyage is interrupted on account of some negligence or some act of the owner of

the cargo, the shipowner is entitled to the freight. I do not see that there is a serious difference between personal negligence of the cargo-owner and the special nature of the cargo which he has put on board, and I end with this remark, that in many cases the Captain may be quite out of the position to know what is the special nature of the stuff which is put on board. If he ships fruit he may know it is liable to go wrong, but if he ships some minerals he cannot know in many cases whether they are of such a nature that fire will develop. Why should he lose his freight? Is it the fault of the ship or of the cargo?

Je disais, Messieurs, en deux mots qu'à mon avis le cas de vice propre de la marchandise doit être assimilé à la faute du chargeur.

Il appartient au chargeur de savoir si la marchandise qu'il met à bord est de nature telle qu'elle puisse se perdre par elle-même, le navire et le reste de la cargaison accomplissant le voyage ; si cette marchandise n'est pas en état de parfaire le voyage, il est juste, me semble-t-il, qu'elle paie le fret.

Mr. Harry R. Miller. — I should like to add, as a matter of bargain with regard to this matter that we have been speaking of, that at any rate so far as cattle are concerned it is very usual to find in the contract of carriage that freight shall be payable on the number of cattle shipped whether they arrive or not. There is no doubt I think that in that sense, and in the case of perishable goods, the shipowner ought to be entitled to receive his freight. I merely make these remarks as shewing the general trend of opinion so far as I have been able to follow it from the contracts of carriage that have come before me. In all cases of cattle contracts, as far as I

recollect them, that is speaking of live cattle, the freight is payable on the number of cattle shipped whether they arrive or not, so that gives the owner the right of jettisoning them if they should die on the voyage That, to my mind, gives an indication of the views which the shipowners entertain on this subject.

Mr. ARTHUR SERENA. — I might add that as a rule the freight is paid in advance on such cargoes.

JUDGE BRADFORD (U. S. A.). — I desire to say a few words on this Article and to offer an amendment. It seems to me, representing America, in this matter, that subdivision 2 is in some respects too inclusive, and, in other respects, too exclusive, and that as it now stands in the draft proposed by the Paris sub-Committee it is objectionable in some respects. We are disposed, however, to agree with part of what has been stated by the distinguished representatives of England, and also with what has been so well stated by Monsieur Franck. We think that an amendment is very highly desirable, and with a view of reaching, if possible, an adjustment which will commend itself to our sense of justice and equity I propose the following : Resolved that sub-Division 2 of Article 2 be amended so as to read as follows : « Goods which have perished in the course of the voyage by reason of their defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature provided such nature has been at the time of shipment concealed from the owner or master ; also goods of a dangerous nature which have been shipped without notice of their character and have been lawfully destroyed during the voyage ». Now recollect that if Article I should be approved we should have a general prohibition against the payment of any

freight in respect of goods which do not reach their destination except as hereinafter provided. It seems to us that when the owner of the cargo or the shipper prevents the carrier from transporting the goods to their place of destination, as suggested by Lord Justice Kennedy, clearly the carriers should be entitled to their freight. There cannot be any question in relation to that proposition. Now the principle is precisely the same although there may be a difference in degree when there is an inequality of information, an inequality of knowledge as between the shipper and the carrier. Suppose that goods are placed upon a vessel which by reason of their defective or improper condition at the time of shipment perish in the course of the voyage. Now as a matter of equity and as a matter of justice where should the loss fall ? It should fall upon the owner of the cargo clearly, not upon the carrier. The carrier, it seems to us, ought, in that case, to be entitled to his freight, and to receive his freight when the goods at the very time of shipment, not by reason of their nature, but by reason of their defective or improper condition relative to the nature of the goods, are destroyed or perish during the course of the voyage ; then clearly it seems to us a matter of equity and justice that the loss should rest where it falls, and that the shipowner, the carrier, should be entitled to his freight.

Now, to go to the next clause of this proposed amendment, « or by reason of their nature provided such nature has been at the time of shipment concealed from the owner or master ». It seems to us it would be difficult to conceive of a clearer case in which equity might require, and when I say equity I do not mean technical equity, I mean the sense of justice might require that the carrier should receive his freight. Now, without unduly taking up the time of this Conference I pass to the third

and concluding portion of the proposed amendment : « also goods of a dangerous nature which have been shipped without notice of their character and have been lawfully destroyed during the voyage ». Suppose goods should be of a dangerous nature-dynamite for instance — and should be shipped under conditions when it would be perfectly proper it should be destroyed and lawfully destroyed, and shipped without notice of its nature given to the carrier. That dangerous material should be destroyed during the voyage. It seems to us that there clearly, although there is no delivery at the port of destination, the carrier should nevertheless be entitled to his freight, so that while we are thoroughly in accord with the general principle of the English law that the payment of freight depends upon delivery at the place of destination, we do think that there are cases which should be excepted, where justice requires that the carrier should be paid his freight notwithstanding the existence of that general rule, and that the three cases provided for in the proposed amendment are certainly cases, if they do not embrace all the cases, which should be treated as proper cases to be excepted.

Permit me in conclusion, and without further discussing the matter, simply to re-read the proposed amendment, « Resolved that sub-division 2 of Article 2 be amended so as to read as follows : goods which have perished in the course of the voyage by reason of their defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature provided such nature has been at the time of shipment concealed from te owner or master; also goods of a dangerous nature which have been shipped without notice of their character and have been lawfully destroyed during the voyage ».

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

L'amendement que M. Bradford propose est ainsi conçu :

Le texte de l'article 2, 2°. serait formulé dans ces termes :

« Le fret est dû sur les marchandises qui ont péri en cours de voyage à raison de leur état défectueux ou non convenable au transport au moment du commencement du transport, de l'embarquement, ou à raison de leur nature, pourvu que cette nature ait été au moment de l'embarquement celée au propriétaire du navire ou à son capitaine, ainsi que sur les marchandises de nature dangereuse qui ont été embarquées sans avis de leur caractère et qui ont été en cours de route légalement détruites à raison de cet état. »

The President. — Gentlemen, may I draw your attention to this : it is shown by this amendment that there are a number of questions to be considered, and that this section 2 of Article 2 must be very carefully considered. One of the delegates of the United States proposes that, departing from the general rule, freight is to be paid notwithstanding the non-delivery of the cargo in certain cases. Now this leaves open to be considered the amendment which these cases refer to. Secondly, are there other cases to the amendment? The first question I think is with regard to where difference has arisen between the views taken by Lord Justice Kennedy and the views taken by the Paris Commission. There is this difference. Lord Justice Kennedy says that the principle of non-delivery is the guiding principle; that no freight is paid unless the goods are delivered. That is the guiding principle. But if the owner of the vessel or the master is able to carry the goods to their destination and they arrive in a damaged condition, freight must be paid. There are certain circumstances where the goods being damaged does not affect the right of the owner to freight, but then he amends that when he says, if I correctly understand him, « If taken from a commercial point of view the cargo is entirely lost although it arrives at the port of destina-

tion — for instance, if the grain is nothing but a heap of rubbish or of manure, — then the goods are lost and no freight is to be paid ». That is what I understood him to mean.

LORD JUSTICE KENNEDY. — If it arrives in specie, I should say.

THE PRESIDENT. — You said it must be determined from a commercial point of view.

LORD JUSTICE KENNEDY. — Yes; the tribunal would have to decide it.

THE PRESIDENT. — I think that is a point which must be considered by itself, because that is the difference between the view which M. Franck takes and the view taken by Lord Justice Kennedy. Take another case. A cargo of sugar and saltpetre in bags is damaged so as to make the whole worthless, but the bags are there and the master arrives at the port of destination, and says : « Here is your cargo. It is damaged, I am sorry to say, but I cannot help it. I have carried it as far as I could. Pay me my freight. » Is he entitled to it or not? Lord Justice Kennedy would say no.

LORD JUSTICE KENNEDY. — I think that would be so.

JUDGE BRADFORD (U. S. A.). — May I ask a single question, merely to elucidate this point? Does not that relate to a separate and distinct matter? The question whether or not the cargo is in existence has nothing to do with what is now involved in the consideration of subdivision 2, because this assumes that the cargo has perished. It is a distinct and independent matter which would have to be determined anyway by the Court.

Mr. R. B. D. ACLAND, K. C. — Monsieur le Président and gentlemen, speaking for myself alone I desire to give general support to what I understand to be the meaning of the amendment proposed by Judge Bradford without tying myself to the acceptance of his words, and I desire to submit for the consideration of the Conference one or two considerations which seem to me to suggest that the real difference between us is as to what is the meaning of the words « ont péri en cours de route par leur nature ou vice-propre. » I take it, it is common to all systems of law that if by reason of any act done by the shipper the goods have not been delivered he ought to pay either in the form of damages or in the form of freight, and I suggest for the consideration of the Conference whether the difficulty does not arise in determining in each case whether the failure to deliver has been due to something directly or indirectly the fault of the shipper. May I illustrate my meaning by taking one of the instances put forward by our learned President : that of the oxen which are shipped. I know it is quite obvious that apparently there is nothing in the nature of an ox of vice-propre at all, except that he is alive and may die. Why does he die ? It may be due to one of two main classes of causes. It may be due to something which has gone wrong with him inside before he steps on board, or it may be due to something which has happened to him after he has got on board the ship. If it is something which has happened to him after he has got on board the ship I submit for the consideration of the Conference that it has nothing to do with the shipper at all, and that it is a risk which the shipowner should take. On the other hand, if it is due to the fact that he had some illness when he was put on board the ship it is a thing which if concealed from the shipowner ought not to disentitle the shipowner from recovering his freight. So I say that the

illustration which our learned President gave is really capable of being explained in two ways, one of which ought to disentitle the shipowner from receiving his freight and the other one of which ought not. And so again with fruit. One can imagine that a line of steamers was in the habit of going at very great speed, and might undertake definitely to carry freight from one port to another at such a speed that it would not be damaged by the time it arrived at the port of destination, but it would be absurd to say that if by reason of some defect in the machinery or something of that kind the fruit did not arrive until it was spoilt the shipowner should be entitled to his freight. On the other hand, if it is shipped in a state so far advanced in ripeness that he could not possibly do it then it would come within the other category, and therefore what I submit to the Conference is that we have to find out if possible some form of words which would distinguish between these two classes, which I have attempted to make clear, of misfortunes which can properly be attributed to the faults of the shipowner and those which can be properly attributed to the fault of the shipper, because I believe at bottom we are all really agreed upon the principle on which these things should be decided. But there is a point which requires very careful consideration, and it is this. Supposing after some loss the ship goes to a port of call and the space which has been occupied by the oxen which have died or by the fruit which has perished is filled up again by the master for the final port of discharge, is he to get two freights? That, I submit, is a point which will have to be considered by the draughtsman in order to see that no words which are put in should by any possibility entitle the owner to two freights, one because by some accident he is entitled to freight from the shipper though the goods have not arrived, the other from

the owner of the goods which have been shipped in place of those which have perished and which have arrived at the port of destination. I submit this as a contribution to the discussion with a view of clearing up the points in the minds of the members of the Conference rather than as actually supporting anything except the general sense of Judge Bradford's amendment in the hope that by that amendment we may reach some form of words which will be acceptable to everybody.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Acland serait partisan d'une transaction. Il voudrait trouver un terme déterminant ce qui serait le risque de l'armateur et le risque que le propriétaire de la cargaison doit garder à sa charge. Il signale que la distinction peut être difficile, mais qu'elle se présente dans les cas qu'il indique, notamment pour le bétail. Si du bétail vient à mourir en cours de voyage simplement parce qu'un bœuf est mortel — c'est un risque pour le propriétaire du navire ; mais si les bêtes viennent à mourir par suite d'une maladie dont elles étaient atteintes quand elles ont été embarquées, ce serait là un risque pour le propriétaire des bêtes. Mais en tout cas, il faut indiquer nettement dans le texte que si le fret est payé à l'armateur et si ultérieurement il remplace la marchandise qui a été perdue en cours de route ou débarquée. le second fret doit être crédité à celui qui l'a payé une première fois ; on ne voit pas comment l'armateur pourrait toucher deux fois le fret.

Herr Dr. Antonio Vio (Fiume) : Die ungarische Gesellschaft für internationales Seerecht ist, wie der hochgeehrte Herr Prof. de Nagy heute früh gesagt hat, mit der Abschaffung der Distanzfracht einverstanden, jedoch unter der Bedingung, dass der Artikel 3 einen Zusatz bekommt, welcher nach unserer Ansicht notwendig ist, um eine Ungerechtigkeit abzuwenden, die aus der schroffen Anwendung des in Artikel 1 festgestellten Prinzips entspringen könnte. Der Artikel 3 bedarf zur Vervollständigung des Zusatzes :

« es sei denn, dass dieser (der Ladungsinteressent) entweder selbst die Weiterbeförderung besorgt oder anderweitig die Güter verkäuft. »

Ohne diesen Zusatz könnte die Bestimmung zu Ungerechtigkeiten führen. Nehmen wir an, ein Schiffer habe eine Ladung von Smyrna nach Marseille in Frankreich zu führen.....

PRESIDENT. — Verzeihen Sie, Sie sprechen über Artikel 3, wir sind aber noch in der Diskussion zu Artikel 2.

M. F. C. AUTRAN. — Si je me permets de prendre la parole c'est pour appeler votre attention de la façon la plus sérieuse sur la nécessité qu'il y aurait de maintenir autant que possible le texte qui a été proposé par la Commission de Paris.

Je ne veux pas dire du mal du travail qui se fait par des réunions nombreuses, mais je crois que vous serez tous d'accord avec moi pour penser qu'un travail qui a été élaboré par une réunion restreinte, a beaucoup plus de chances d'avoir été étudié avec précision, en pesant bien la valeur de tous les termes dont on a pu se servir, et en appréciant les principes dont on devait s'inspirer.

Croyez par conséquent que lorsque votre Commission s'est réunie, elle a examiné avec le plus grand soin toutes les hypothèses en face desquelles on pouvait se trouver et elle est partie d'un même principe dont elle a dégagé ensuite toutes les conséquences. C'était la manière la plus pratique, et en même temps la plus logique, de procéder. Remarquez du reste que du moment que nous nous préoccupons d'élaborer un projet de loi maritime internationale, il faut que chaque pays soit disposé le cas échéant à faire abandon d'une partie de ses principes, car

si chacun veut garder intacte sa propre législation, nous n'avons plus qu'à prendre notre chapeau, les uns et les autres et à nous en aller.

La Commission de Paris s'est donc préoccupée d'une chose : c'est de poser les principes sur lesquels, d'après elle tout au moins, une législation rationelle devrait être établie, et c'est ainsi, comme je vous le disais tantôt, qu'après avoir adopté le système anglais d'après lequel, quand il n'y a pas de transport complet effectué, il n'y a pas de fret dû, on a cependant été conduit, par la nature même des choses, à poser certaines exceptions.

Ces exceptions sont-elles justifiées ou ne le sont-elles pas; et quels sont les principes sur lesquels ces exceptions sont fondées, c'est là, si vous le permettez, ce que je vais examiner très rapidement.

Je ne reviens pas sur la première exception sur laquelle on s'est déjà expliqué. J'en arrive à la seconde : le fret est dû pour les marchandises perdues en cours de route par leur nature ou vice propre. Qu'est-ce que cela veut dire ? Un négociant met à bord d'un navire une marchandise quelconque; elle tient de la place dans le navire; elle empêche l'armateur d'en prendre une autre; du moment où cette marchandise a occupé de la place, il faut qu'elle paie si l'armateur remplit vis-à-vis d'elle toutes ses obligations de transporteur. Or, si cette marchandise n'arrive pas, soit par sa nature, soit par un vice propre, — est-ce la faute de l'armateur ? Il a donné un navire absolument en état de faire le voyage; le navire a fait sa traversée; il est arrivé à bon port; vous n'avez par conséquent absolument rien à reprocher à l'armateur. C'est le chargeur, qui aura embarqué une marchandise qui par sa nature ou son vice propre est sujette à dépérissement, qui en supporte les risques. Par exemple si vous chargez des bananes sur un navire et que les bananes se gâtent en cours de route, ce

n'est pas la faute de l'armateur; n'empêche que ces bananes ont pris de la place et qu'elles ont empêché l'armateur de prendre un autre fret.

De même si du maïs est embarqué trop frais, s'il vient à fermenter, et si on doit le jeter à la mer, le chargeur doit payer le fret : c'est du moins le principe sur lequel la Commission de Paris s'est fondée pour arriver à la solution qui se trouve dans l'article 2, et je crois qu'il faut s'en tenir à ce texte qui est suffisamment court, clair et précis.

Quand j'écoutais tout à l'heure la lecture de l'amendement proposé par notre honorable collègue M. le Juge Bradford, je me disais qu'il ne change pas grand' chose au principe posé par l'article 2. Voyons en effet cet amendement proposé par notre collègue, pour vous demander de bien vouloir le repousser, parce que je crois qu'au point de vue des principes, cet amendement n'apporte rien de nouveau à ce qui a déjà été dit, et que d'autre part, il pourrait y avoir certain danger à l'accepter. Je vous demande la permission de le lire :

« Le fret est dû sur les marchandises qui auront péri au cours du voyage à raison de leur condition défectueuse ou impropre au moment de l'embarquement ».

Il y a là une restriction qui me paraît absolument inutile. C'est que pour que le fret soit dû d'après l'amendement de M. Bradford, il faut que le « defective or improper condition » ait existé « at the time of the shipment ».

Mais, Messieurs, ce « defective or improper condition » peut se manifester en cours de voyage ; supposez par exemple que de l'eau pénètre dans une cale et que cette eau produise une fermentation de la marchandise. Est-ce que l'armateur n'aura pas droit à son fret ? Oui, parce que c'est là un risque qui doit demeurer pour compte du propriétaire de la marchandise. D'ailleurs, est-ce que dans les conditions générales de tous les connaissements,

vous n'avez pas la clause que l'armateur ne répond pas du « rust, decay » et autres choses du même genre ?

Par conséquent, je crois que ces mots qui figurent dans l'amendement de notre honorable collègue « defective or improper condition at the time of shipment » devraient disparaître, et par conséquent, comme le commencement de la phrase est absolument conforme au texte de la Commission de Paris, je ne vois pas pourquoi nous devrions accepter cet amendement.

J'en arrive ensuite à la fin de l'amendement qui me paraît dangereux parce qu'il pourrait donner lieu à bien des procès. L'amendement de M. Bradford continue :

« Goods which have perished in the course of the » voyage by reason . . . . . or by reason of their nature, » provided the same has been at the time of shipment » concealed from the owner or master ».

Cette question de savoir si le vice, défaut ou nature de la marchandise a été dissimulé au propriétaire du navire ou au capitaine, laisse la porte ouverte à toute espèce de difficultés.

« Also goods of dangerous nature which have been » shipped without notice of their character and have been » lawfully destroyed during the voyage ».

Ces exceptions sont parfaitement comprises dans le projet, paragraphe 2 de la Commission de Paris, et il suffit d'en énoncer la pensée générale, sans prétendre prévoir toutes les circonstances qui peuvent se produire. Par conséquent, je pense qu'il suffira amplement de dire que le fret sera dû toutes les fois qu'une marchandise aura été détruite en cours de route à raison de sa nature ou de son vice propre; vous aurez prévu tous ces cas. Je conclus très énergiquement au rejet de tous les amendements qui ont été proposés à l'encontre de ces textes.

Mr. PAGE (U. S. A.). — I think, gentlemen, there has been a slight misunderstanding between the gentlemen who have spoken against these amendments and Judge Bradford who presented them as to their exact purport and meaning. With regard to the remarks that were made by the gentleman who spoke from this place before me, his idea is that the words which are contained in the proposed law or the law as proposed by the Paris Committee, are broad and precise, and that they include sufficiently the matter that is presented in the amendment, which he says would rather restrict the operation although apparently it is intended to cover the same ground. In that I think he is absolutely mistaken. We do not understand from our point of view of the law, from our point of view of the rights of the shipowner, from our point of view of the right of the cargo owner, that it is fair or proper that he should demand his freight in cases of the destruction of a cargo which he took on board his ship, the nature and the probable inherent vice of which he was as much aware of as the man who put the cargo on board the ship. In other words, our view is that if potatoes are to be carried from one port to another in a ship, the shipmaster knows that he has potatoes on board as well as the shipowner who places them on board. The shipowner knows that he will run a certain risk of never getting a cargo of potatoes there, and he charges you freight accordingly. So that if the potatoes get there he will make sufficient to protect him in another case where the potatoes may not get there. That is our position. But the moment that the shipper of the goods fails to do that to which the shipowner is entitled, namely, to put a cargo of potatoes in an ordinarily transportable condition on board the ship, that moment we think in fairness and justice the shipowner should be accorded certain rights with regard to his freight which

the law as we understand it in our country and as we understand it to be in England does not at the present time accord him. Now, therefore, if the potatoes are put on board wet, but apparently dry, if they have been in the rain so that they will rot after they have been in the confinement of the ship's hold for a certain time, or if coal has been subjected to constant rains so that after it has been confined in a ship with the intention of taking it round Cape Horn, and after three or four months becomes liable to spontaneous combustion, and those two facts, the wetness in the one case and the wetness in the other case, are concealed by the mere fact that the sun's rays have been allowed to pour on those two articles previous to their shipment, and the captain of the ship is not aware of their condition, in that case we say there has been an improper and defective condition of the goods at the time that they were placed on board, and that the ship ought to be protected against having unknowingly been compelled to make a contract with its eyes shut as to the actual freight. In that case we think the ship should be protected. That is the difference between our amendment and the original document. We say that the owner of the ship must know the nature of the goods; he must be aware of their vice-propre, but he does not know of the fact, which may possibly occur that at the time he makes his contract and receives the goods he is being deceived as to the probable chance of his carrying them. He has made a contract under circumstances where the parties were not standing upon an equal basis; the shipper knew a fact which would go to the destruction of the goods before they got there. The shipowner did not know of that fact. It seems to me it is very simple on the part of the owner of the ship if he is taking goods difficult to carry to say, « Give me my freight now and if the ship does not arrive

I am to keep that freight or give me in your contract a statement that I shall be paid my freight at all events, whether these goods, perishable in their nature, arrive there or not. » That is perfectly easy on his part. These two people, the shipowner and the shipper, are acting at arm's length ; they are not children, and do not have to be protected by any special provision of the law. Every man who goes into business knows what he is about or is supposed to, and needs no guardian, but when a cargo goes on board which apparently is perfect although it is defective really, in that case a fraud is being perpetrated on the shipowner and ought to be dealt with by the provision which we now desire to make a part of the law. I desire to say that I think the gentlemen who spoke before me have been under a misapprehension as to what we meant ; we did not mean the nature of the goods or the vice-propre of the goods. We think the law ought to apply there as in other cases, and if the goods do not arrive no freight should be payable ; we meant that if defective condition exists at the time of the making of the contract in that case the shipowner should be protected

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

M. Page a dit en substance :

M. Autran a mal compris la portée de l'amendement proposé par l'honorable M. Bradford. M. Bradford n'est pas d'accord avec le principe adopté par la Commission de Paris et n'admet pas que le vice-propre, la nature spéciale de la marchandise, le dommage qui en résulte, et par conséquent aussi l'impossibilité d'arriver à destination, doivent donner toujours lieu au payement du fret et soit à charge de la marchandise. Il considère que le vice-propre que le propriétaire de navire connaît aussi bien que le chargeur et dont il doit accepter les risques comme lui. ne constitue pas une exception; mais il admet bien comme un cas d'exception celui où en réalité l'armateur a été trompé. M. Page a indiqué le cas de pommes de terre mises à bord en bonne condition apparente, bien qu'elles aient séjourné dans la

pluie et qu'elles se gâtent donc à bref délai, sans que le capitaine le sache; alors seulement il y aura exception.

Il y a donc divergence sur le principe, dit M. Page; nous ne voulons accepter d'exception que lorsqu'il y a réticence ou fraude.

M. F. C. Autran. — Messieurs, je demande pardon d'abuser de vos instants, mais la question seulevée par les délégués américains mérite que nous nous y arrêtions quelques secondes.

Il n'y a pas de malentendu entre nous ; il y a tout simplement un point de départ qui est absolument différent. Lorsque vous chargez des marchandises à bord d'un navire, vous prenez, je le répète, à bord de ce navire une place qui aurait pu être occupée plus utilement si vous n'aviez pas embarqué une marchandise d'une nature périssable. Or, il y a une clause insérée dans tous les connaissements qui porte « shipped in apparent good order ; weight, quality, quantity and contents unknown » et par conséquent, si la marchandise, par suite de sa nature spéciale, ou de son vice-propre, vient à s'avarier, à disparaître, nous avons estimé que c'étaient là des risques qui devaient rester pour compte du propriétaire de la marchandise, mais ne pas peser sur les épaules du propriétaire de navire. Ce principe est-il vrai ou faux ? C'est ce que la Conférence aura à trancher ; mais nous avons estimé qu'il était absolument exact et nous nous sommes inspirés, en cela, par la pratique.

Et pour terminer, j'ajoute que le système contraire ne tend à rien moins qu'à rendre le propriétaire de navire assureur au point de vue de l'arrivée de la marchandise ce qui est ni conforme à la théorie, ni conforme à la pratique commerciale.

Vous aurez à vous prononcer maintenant en pleine connaissance de cause sur le principe qu'il conviendra d'adopter.

THE PRESIDENT. — I must ask whether the meeting is ready for the question because I understand our English friends wish for the decision to be postponed until they have had an opportunity of discussing the question amongst themselves. Perhaps we had better postpone the vote until to-morrow if that meets with the approval of the meeting, and now we will go on to N°. 3.

«..... Pour les marchandises qui sont vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie provenant, soit de leur nature ou vice propre, soit d'une fortune de mer. »	«..... all goods sold in the course of the voyage by reason of their defective condition, whether arising from the nature or inherent vice of such goods or from perils of the sea. »

M. CHARLES LE JEUNE. — Je voulais encore faire une remarque au sujet de la question soulevée par Messieurs les délégués américains et du texte que nous avons sous les yeux.

La question du vice-propre, comme vous le savez, est une question fort délicate ; mais dans le texte même que vous avez sous les yeux toutes les difficultés sont à charge du propriétaire du navire et du capitaine, qui auront à faire la preuve du vice propre. Quand l'accident surviendra le propriétaire du navire n'aura pas le droit de réclamer un fret ; il sera obligé de prouver le vice propre. C'est donc une situation qui est plutôt difficile pour le propriétaire et qui doit tendre à nous faire admettre de la façon la plus large la clause d'exception dans le sens où elle se présente dans l'article du projet de Paris.

Au contraire, en admettant la distinction faite dans le texte des délégués américains, nous arrivons à des difficultés sans nombre et à instaurer un véritable bureau d'expertise préalable à la mise à bord des marchandises,

car comment le capitaine pourrait-il se rendre compte de la condition des marchandises qui sont mises à son bord et connaître les vices propres qu'elles contiennent en elles?

Je crois donc qu'il faut accepter l'article 2 du texte de Paris, sans y apporter aucune modification.

Herr FRANÇOIS DE NAGY. — Meine Herren! Ich schliesse mich vollständig den Anschauungen des Herrn Le Jeune an und ich bin dafür, dass Artikel 2 angenommen wird. Aber er müsste doch noch etwas ergänzt werden und zwar in Bezug auf Tiere. Bei Tieren kommen verschiedene Umstände vor, die ihren Tod herbeiführen können, ohne dass man sagen könnte, dass die Tiere infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit zugrunde gegangen seien, z. B die Tiere stossen sich beim Stampfen des Schiffes gegeneinander und die Hörner eines Ochsen erstechen ein anderes Tier. Da kann man nicht sagen, dass das Tier infolge seiner natürlichen Beschaffenheit gestorben sei. Es ist darum eine Ergänzung des Artikels notwendig, die sich auf Tiere bezieht, und ich proponiere in dieser Beziehung eine Ergänzung, die folgendermassen lautet :

« de même pour les animaux périssant en cours de route ».

Die Ergänzung ist notwendig, damit kein Zweifel entsteht. Eine weitere Aufklärung halte ich hier nicht mehr für nötig.

Mr. LOUIS FRANCK. — We are passing to the question of Article 2, which, as you know from the text before the Conference, relates to the question of freight in the case where goods have been sold during their voyage on account of their damaged state, whether that damaged state is due to their nature or vice-propre, or whether it is

due to fortune de mer. I will leave outside my explanation anything relating to vice-propre or nature of the goods, but there is the question of fortune de mer, and I would try to make a place for this exception in the minds of our British friends. Take the case of a collision or any other accident having happened, and a ship put in a port of refuge with goods in such a condition that the interest of the cargo-owner is that the goods be sold on the spot. I respectfully venture to submit that there is a good reason in principle and a better reason in practice to allow the freight. The reason in principle is the following one. Lord Justice Kennedy, explaining to us in the most admirable manner the English law, was just saying that British law admits of an exception to the rule of no distance freight whenever there is an express or an implied agreement made at the port of refuge, whenever in agreement with the cargo-owner or with the agent of the cargo-owner the cargo is accepted there and the transaction terminated, those circumstances being considered as meaning an agreement to pay freight pro rata. Now if you have a captain, a diligent captain, at a port of refuge, the goods being in a bad condition so that it is to the interest of the cargo owner that they be sold there because by continuing the voyage they would loose any value whatsoever, I submit that it is sound law to say that this captain if he sells these goods is acting as an implied agent to the cargo-owner, and is doing what any reasonable cargo owner would have done himself, and if this be the case I want to ask what is the difference between these two positions ? On the one hand the master wiring to the cargo-owner and receiving the reply : « Yes, I agree to the sale at this port of refuge ; » on the other hand, the master doing what every reasonable cargo-owner would have agreed to do, sell the goods in the same condition and

realise for the cargo the same benefit. I ask you whether in the first case the shipowner should be paid his freight, and why he, in the second case, should not be paid. If the position could be always such that if it was open to the poor master of the ship at the port of refuge to ascertain who has the cargo there would be a very good reply to my objection. The reply would be, « By all means, the master will not run the risk of losing his freight. Let him wire to the owner of the cargo and get the latter's agreement. » But, as you all very well know, there is no such thing in the practice of modern commerce as the possibility of a captain in a port of refuge in 90 cases out of 100 to ascertain who is the owner of the cargo on board the ship. The cargo will be represented by a bill of lading ; this bill of lading will be in the hands of the bankers at some distant port ; will have passed from one to another, and I know enough of cargo-owners in general and merchants in particular to say that if in the course of the voyage it would be even possible for the captain to wire to one of these various parties, either to the shippers, or to the man who bought the cargo in the first instance or the second instance, none of them would give any answer. They would all say : « What have I to do with this cargo? I have sold it », and the buyer would say : « I have got it. I have only to take delivery of certain goods. I will look to my underwriters. The market is bad and the later the cargo arrives the better. » What can the captain do? At the port of refuge they will say : « As a diligent man you ought to sell this cargo », and we say if this be the position it will always be on the shipowner to prove it was the position if he acts reasonably. If he does what the cargo-owner would have done himself he must be paid his freight, and you cannot put him in this position and say : « You must do an impossible thing : wire to a man whom

you cannot know and from whom you cannot expect an answer. » That is my theory, and I submit that in many cases in which the British Courts have accepted that there was an implied agreement to pay freight it has been under the pressure of this doctrine of equity which I have just tried to make clear to you. Now there is a second point, and this is one of particular importance. When you say that a cargo-owner must not pay freight you are I suppose under the impression that you are defending and protecting the interests of the cargo-owner. It is my opinion that you are not protecting his interests, because he is not on the spot at this port of refuge; the captain is there, and the captain alone is in the position to do his best for this cargo in its damaged condition. I submit that you must never by your law put a man between his clear duty and his still clearer interest, and if you say to the captain : « You are bound to be paid your freight », you give him an interest to carry on the contract ; suppose a ship with a cargo of maize going to Antwerp which has put in distress into the port of Marseilles; the captain goes to our good friend M. Autran, and asks for his advice. If you have the law which you suggest should be the law I think my friend M. Autran would say : « Well, captain, equity would order you to have this maize sold here, but under this new law which they have made at Bremen your interest is to bring it on to Hamburg. » The captain will say, « It will no more be worth anything. » M. Autran would say : « It is for you to decide whether this feeling of your duty outweighs the full value of your freight, because if you carry it to Hamburg you will get your freight though the man will get nothing. » I think you should not put a man in that position because he is not able to send a wire. It seems that the proposal in Paris is nearer than any other, and I finish by this reflection : Do

not forget that the contract is always there, and that such parties as will not be satisfied by this rule may amend it and change it by the way, but if they have said nothing I submit the construction we must put upon their silence is, that they want things to be arranged reasonably and when the captain has done what any reasonable man would have done himself he must not be the loser.

LORD JUSTICE KENNEDY. — Gentlemen, I entirely dissent from the argument which has just been addressed to you. I think it involves two fallacies on its face. The one is that this particular clause which is being dealt with does not confine the sale to cases in which the goods will not arrive at their destination. Therefore there is no choice between duty and not duty. The question would have been different if the clause had said that owing to circumstances the goods never had arrived so that freight would not be payable at their destination, but it assumes a case in which there is simply damage to the goods, so that the goods will arrive in specie at their destination, and he will get his freight. It seems to me on principle, as far as I can see on the first blush, although of course one considers with care an argument so powerfully put as it has just been put, a most dangerous thing to give one man the right to sell another's goods. We cannot tell what causes might be at work at a port of refuge at the other end of the world. We cannot tell what a man who has not been accustomed to deal with cargoes, — many of which are of a very complicated and delicate nature in these days, possibly cargoes requiring chemical treatment and matters of that sort — would do. That is a second point which I venture to think my friend who has just addressed you has left out of sight. It does not say here, « Sold with the consent of the owner ». If this clause were

passed, however much the owner might protest the goods would have been sold, and if anybody thought that the captain had on the whole been a wiser man than the true owner, the owner would have to pay freight, although against his protest his own property had been dealt with in that manner. It does not say with the consent of the owner, but simply if he sells them in the course of their voyage because some misfortune has come to them « à raison de leur état d'avarie provenant, soit de la nature ou vice propre, soit d'une fortune de mer ». Surely if a man has to earn the freight he can do so by transshipment. He can say, « I cannot myself carry on and I cannot transship », but then he has failed in his contract and the owner has the right to take the goods such as they are at the port of refuge or make any terms that he may choose; but that the captain of a ship should be entitled to sell, as this clause would entitle him, without the consent of the owner, and even against his express instructions, merely because there may be a difficulty of communication, does seem to me on the face of it, as I respectfully submit to this Conference, a most dangerous thing. One must presume that the owner is a sensible man and has the facts brought before him, and the persons interested in the cargo, who as a rule in a case of this kind, in « fortune de mer » would be the underwriters, would say what their interests would be and give instructions accordingly. If on the other hand it is a case in which the goods have perished there will be nothing to sell. If the goods have been carried to their destination, although in a damaged condition, I should suggest that the safer thing is the law as it stands, I believe, in America, and certainly with us, that the shipowner if he cannot carry on his own ship, is entitled to earn his freight by sending in another, or by carrying on in his own ship when repaired; but to give a

man absolute power without even consulting anybody and even against a person's will, as this clause says, to sell, seems to me a discretion which no sea captain — and one must deal with small ships as well as large — ought to be entrusted with.

Mr. RALPH CARR (England). — Monsieur le Président and Gentlemen, it appears to me that the word « captain » seems to have frightened some of our friends. Mr. Franck was saying that if a captain were to come into Marseilles in such a position as has been suggested the would go to M. Autran and get to know what to do. It is not exactly that. The captain of a ship in a French port will, in the first place, apply to the tribunal, and the tribunal without hesitation whatever, would name a curator bonorum, and the curator would take care of them as an expert, and, if not sufficiently informed himself, he would get another merchant to say what was the position of the cargo, and he would say perhaps : « In a short time the cargo will be perished ». I say that the curator who takes that position would perfectly cover the captain. The captain would have very little to say in it, and although he was the master of the ship he would be backed up by the curator ; he would follow the advice of the man who would be supposed to know.

Mr. PAGE. — What would you do at Port Stanley ?

Mr. CARR. — There the captain would have to act on his own judgment. If there is no one better than the captain I do not see why he would be in a worse position.

Mr. PAGE (U. S. A.) I propose, Mr. Chairman, an amendment to that sub-division 3 which will bring out the

very point which has been discussed, and which was spoken on by the last gentleman who spoke. I propose that we should amend the Article sub-division 3, so that it will read as follows, « for goods which are necessarily sold in the course of the voyage on account of their damaged condition, whether the same arises from their nature or inherent vice or from a peril of the sea, provided the goods were then in a condition to have reached the port of destination in specie », because if at the time the character of the goods had been so far determined that they never could reach the port of destination in specie, then they were no use to anybody and the Captain would be demanding his freight. The exception, therefore, is to cover the owner of the cargo, who is far away, from the act of the Captain who will proceed to sell the cargo which may be manure for instance, and then claim that he is entitled to his full freight by virtue of this section. There are two dangers you will see ; the danger that I suggested to the gentleman who spoke last which is not that the Captain would go to consult a distinguished lawyer in Marseilles, or go to some place where there is an Admiralty Court which should give him advice, or a tribunal in France, but that he is calling in a port of refuge where none of those advantages are to be had, and where the owner of the cargo has nothing in the world to rely upon except the honesty and the good judgment of the Master of the ship. Therefore, from time immemorial it has been the law, as much of one Country as of another, that there is no justification for the Captain of the ship parting with the property in the goods except on absolute necessity, one that overrides every course that is open to the Captain of the ship. That is the proposition. Now, it is a matter that is so well known that everybody who lives for instance on the West Coast of the United States, where we

depend almost entirely for the transportation of our goods from Antwerp to California let us say, will know that the masters of the ships who come up, however well intentioned they may be, are men who are sadly underpaid. £ 15 a month is first class wages for most ships masters, £ 30 a month is a decidedly good wage for the master of a very large steamer that comes all the way round the Horn, or sometimes across the Pacific, from all oceans to places like San Francisco and California. Those men, I am sorry to say it is my experience, and I have had 30 years dealing with Captains of ships, are invited by the avarice of their owner in a great many cases to do that which is wrong. I have known ships to come into ports, large steamers which have gone into the dock to have replaced thousands and thousands of rivets which were absolutely unnecessary ; the Captain had the confidence of his owner, and he suggested that these things be done with the owner a long way off, and I have known a large percentage of the amount of the money which was collected by the vendor from the owner of that ship partly paid to the Captain as his bonus. Now under those circumstances if you take the masters of vessels who are underpaid, and who generally are not men of a very broad idea of business, and say to them, « Captain, should you arrive at Port Stanley » — where I think there are 600, or 700, or 800 people — « on your voyage round the Horn, it is in your power if you think it best, and an accident has happened to the ship, to dispose of your cargo at auction there ». There is nobody to buy, and no money to pay, and he puts it up to auction, and it is sold for almost nothing. Is the Captain of a ship to be justified in a thing of that kind, or ought he not to shew it was a necessity to make that sale — I am talking of a damaged cargo all the time. Is not the word « necessarily »,

therefore, a word that should be inserted there so that it covers every possibility of an interpretation of the clause which could indicate that anything was to be left to the discretion of the Master ?

M. Louis Franck. — M. Page estime qu'il conviendrait d'introduire les mots « que la vente doit avoir été nécessaire ».

Je m'empresse d'ajouter que c'est bien là la portée du texte. L'article que nous discutons n'a pas pour objet de régler l'état dans lequel un propriétaire de navire a le droit de vendre une partie de la cargaison. Il s'agit ici uniquement du sort du fret. Je ne m'oppose donc pas à l'ajoute du mot « nécessaire ».

Ensuite, qu'en cas de vente, le fret sera dû lorsque la marchandise était déjà au port de relâche dans un état tel qu'elle n'aurait pu arriver à destination *in specie*, — en nature.

Je me permets de signaler à nos amis que dans la plupart des législations continentales, le fret est dû du moment où les marchandises arrivent à destination, à la seule exception, je pense, de futailles qui ont coulé en route et qui arrivent vides à destination.

***

I may say in English that it has never been the intention to give by this Article a right to a Captain to sell the cargo he has on board. The conditions and circumstances under which in cases of absolute necessity a master may sell part or all of his cargo are fixed in other parts of our Codes, or by other principles of the Maritime law. The only question which is discussed is the incidence of a sale of that sort on the question of payment of freight. There-

fore I see no objection in admitting the first amendment of Mr. Page which would tend to insert the word « necessarily », and I may say that any other word which would clearly define that that is the object of this paragraph would meet equally with my approval. If Lord Justice Kennedy would translate into text what he was saying, that when the Captain has acted for the benefit of the cargo-owner, and as done what a reasonable owner of the cargo would have done himself, that would cover what I mean. We do not want to give the Captain the right to sell the property except on reasonable conditions. There must be some exceptions, namely, for instance, that fruit should only be necessarily sold at the port of refuge provided that it was then in such a condition that it would not have reached the port of destination in specie.

Mr. PAGE (U. S. A.). — Provided they would have reached.

M. LOUIS FRANCK. — It is a very difficult question because on the Continent we have no rule as the English rule with regard to arriving in specie. As long as the goods arrive you must pay the freight. There is only one exception namely, where barrels of liquid have been shipped, and the barrels arrive totally empty. That is a condition which prevents the receiver of the cargo having to pay the freight.

Mr. PAGE (U. S. A.). — That must account for the fact that every French ship that comes to San Francisco — and there are hundreds of them — is engaged upon the terms of an English charter party.

THE PRESIDENT. — That disposes of the discussion on N° 3 and we will leave the voting until to-morrow.

LORD JUSTICE KENNEDY. — There is the last clause of N° 3.

THE PRESIDENT. — The meaning of it is that if the Master, because there are no other funds at his disposal, has sold part of the cargo, that is to be considered as if he had borrowed money from the cargo-owner, and therefore, the money must be refunded, and if he pays the value of the merchandise sold at the port of destination, of course, he must get his freight.

M. FR. BERLINGIERI. — Je voudrais demander une explication sur le 2° de l'article 2. Est-ce qu'on peut y revenir ?

Cet article dit que pour les marchandises péries en cours de route par leur nature ou par vice propre, il n'est pas dû de fret. Or, M. Autran a donné un exemple de l'eau qui s'introduirait dans la cale et qui, aidée par la nature de la marchandise, causerait la perte de la marchandise.

Si ce cas se présente, est-ce que le capitaine aura droit à son fret entier ou non ?

Voilà l'explication que je demande, car si on répond affirmativement à ma question, il y aura lieu d'ajouter à cette clause les mots « ou par fortune de mer », parce que j'observe que nous n'avons pas mis cela dans le 2°, mais seulement dans le 3°.

Et que décider dans le cas de l'autre exemple que l'on a donné du ciment perdu par suite de ce que l'eau s'introduit dans la cale ? L'eau qui pénètre dans la cale, c'est bien une fortune de mer. Voilà l'explication que je voulais demander.

M. LOUIS FRANCK. — D'après moi le fret n'est pas dû parce que la cause est évidemment la fortune de mer.

M. Berlingieri. — Mais M. Autran a parlé de l'eau s'introduisant dans la cale, et aidant en quelque sorte la nature de la marchandise.....

M. le Président. — Il peut être douteux si la marchandise périt en cours de voyage par sa propre nature ou son vice propre, ou par la fortune de mer.

C'est l'exemple auquel j'ai fait allusion déjà : du salpêtre qui est en sacs, ou du sucre ; les sacs sont délivrés à destination ; mais par suite de l'eau qui est entrée dans le navire, le salpêtre ou le sucre sont fondus, et à destination, il n'y a plus rien dans les sacs, ni sucre, ni salpêtre ; il n'y a que des sacs. Est-ce que la marchandise a alors péri ?

C'est pourquoi j'ai attiré l'attention de l'assemblée sur la question de savoir quel est le sens de périr. Sur quoi Lord Justice Kennedy m'a répondu qu'une marchandise a péri quand elle a, au point de vue commercial, perdu sa nature.

Ce n'est pas tout à fait clair, mais c'est une question qu'il faudrait examiner de plus près. Nous pourrions reprendre la question demain, peut-être ?

M. Schaps (Hambourg). — L'Association allemande propose d'ajouter quelques mots à l'alinéa 3 de l'article 2, notamment ce qui suit :

« Ainsi que pour les marchandises qui sont détruites ou » vendues en cours de route, en exécution d'une mesure » de police, si le capitaine se trouvait prêt à continuer le » transport et capable de le faire ».

Notre Association croit en effet que dans des cas pareils, il n'est pas justifiable d'enlever au capitaine son droit au fret.

M. H. A. Wuppesahl. — I only want to make a few remarks, Gentlemen. If a Captain arrives at a port of

destination and declares that he has lost his goods, or that he was obliged to sell his goods during the voyage because he was in want of funds, he, as the President has already said, has, of course, to refund the value of the goods sold at the market value of the port of destination. I think that will be law in every Country. I want to propose instead of this note here another one which might also immediately cover the question that was raised before. We have said that freight is due on goods that have been sacrificed, or that have to be made good in general average. I think we might word the text as follows : « In all cases which entitle the owner of the goods to claim their market value for their non-delivery at the port of destination freight is due ». I venture to submit that proposal to the consideration of the Conference.

Mr Page (U. S. A.). — Would you read that over again ?

M. H. A. Wuppesahl. — « In all cases which entitle the owner of the goods to claim their market value for their non-delivery at the port of destination, freight is due». If goods have been sacrificed during the voyage in a case of general average their value is made good in general average as it is at the port of destination, and at the same time the Captain gets his freight so that covers the question that was raised before. It also covers the question of all those cases where the Captain is compelled to sell for his own benefit; for instance if he finds no money, he is obliged to sell goods to enable him to continue the voyage; then the owner of the cargo would also claim the value of the goods at the port of destination. Of course, if the Captain has to pay that value the owner of the goods would benefit because he had not to pay the freight then, and so

the Captain would have the right to deduct the freight from the value at the port of destination. The owner could not get more than he would have got if the goods had arrived. I think that is clear.

THE PRESIDENT. — What Mr Wuppesahl appears to me to mean is that it is simply a question of how the law is to be drafted. I do not think that anybody will doubt the truth of the principle that if goods are sold during the course of the voyage for the benefit of the voyage because the Master has no other fund at his disposal, he must refund the value of the goods at the port of destination, and then the further consequence is that he must get the freight. What Mr Wuppesahl points out is simply this that just as we have said the general average clause ought not to form part of this law — it belongs to other parts of the law because this law is only to deal with the question of when is freight due or not due, and simply in order to relieve the same doubt which has arisen in consequence of a proposal striking out the general average clause, N° 1 of Article 2 — he is of opinion that a clause should be inserted to say that this law does not affect the right of the owner to receive his freight in the cases mentioned under Article 2 § 2.

Lord JUSTICE KENNEDY. — I entirely agree, if I may say so, and I hope that something of that kind can be done. All I object to in it, as at present drafted, is this — and I think you will agree with it — we do not want to make that, which may be a wrong act of the Captain, entitle the owner nevertheless to freight. It is a very serious thing for the Captain to choose part of the cargo to sell; he might do an irreparable injury. No doubt also it would be the law, certainly in my country, that if on the conclusion

of the voyage an action was brought against the shipowner for short delivery of goods from any cause, in calculating his damages you would have to take into consideration that, if they had been carried, there would have been freight payable. That is perfectly clear. The question whether anything of this ought to come into this code at all is a different matter. It is merely a question of the measure of damages for short delivery. I should humbly suggest that when we are laying down the law about freight we ought not to say freight shall be paid when a Captain sells a cargo-owner's goods, but of course we should take it is the law, without saying it, that when compensation is to be paid in the form of damages to the cargo-owner whose goods have been sold, we, of course, would have to allow for the freight in calculating what he is entitled to.

(*La séance est levée. — The sitting was adjourned*).

JEUDI, 23 SEPTEMBRE

THURSDAY, 23rd SEPTEMBER

M. B. C. J. Loder (La Haye). — On a dit que le capitaine doit payer l'affréteur qui n'a pas reçu sa marchandise, — ce qui est évident; mais on oblige dans ce cas l'affréteur à payer le fret. Il nous semble qu'il serait inique s'il devait payer tout son fret, même si le capitaine avait remplacé la place vide par d'autres marchandises. C'est pourquoi nous proposons de dire :

« Lorsque le capitaine remplace la cargaison non trans-
» portée à destination par d'autres marchandises, le mon-
» tant du fret de ces marchandises sera porté au crédit
» du chargeur jusqu'à concurrence du fret dû pour ces
» marchandises non-arrivées, et moins 10 % de ce fret
» qui seront acquis au capitaine à titre de provision. »

Je dis 10 %; on pourrait mettre tout aussi bien 20 ou 25 %. C'est uniquement pour donner au capitaine un intérêt à remplacer la marchandise.

M. Francesco Berlingieri (Gênes). — Au nom de l'Association italienne, je me rallie complètement à l'amendement proposé par M. Loder. Quand le capitaine parvient à remplacer la marchandise périe ou vendue en cours de route, il est de toute justice que le nouveau fret ne soit pas complètement acquis au capitaine. Mais la proposition que nous avons faite est celle-ci : il n'est pas juste que

ce nouveau fret soit acquis exclusivement au chargeur. Nous proposons donc un dernier alinéa à l'article 2 qui serait ainsi conçu :

« Le nouveau fret éventuellement gagné par le capitaine » par le transport de marchandises embarquées en rem- » placement de celles péries ou vendues en cours de » route à raison de leur état d'avarie, sera partagé par » moitié entre le capitaine et le précédent chargeur. »

En explication de cet amendement, nous disons qu'il faut que le capitaine ait un intérêt à remplacer les marchandises péries ou vendues, parce que s'il ne gagnait rien par là, il n'aurait aucun intérêt à remplacer ces marchandises, d'autant plus qu'un nouvel embarquement de marchandises entraîne nécessairement de nouvelles responsabilités pour le capitaine vis-à-vis de la nouvelle marchandise. C'est pour ce motif que je propose de partager le nouveau fret entre le capitaine et le chargeur précédent. Au lieu de 10 ou de 25 %, nous disons 50 %.

M. Loder. — Le principe étant le même, je n'insiste pas sur le chiffre de 10 %.

M. Berlingieri. — Si le principe est le même, je me rallie complètement à votre amendement.

(*Verbal translation by* Dr. A. Sieveking).

Mr. Loder thinks that, when goods have been sold in the course of their voyage through their state and had to pay the freight, if the Master instead of these goods has taken other goods and earned freight on the other goods, the payment for the new goods should not be kept only by the Master, but should go to the benefit of the owner of the cargo sold who has paid the whole freight. Mr Loder's proposal is that the Captain should participate in this new

freight, let us say up to 10 per cent, or any other sum, 10, 20 or 30 per cent as may be thought fit.

Mr Berlingieri seconds this motion but he thinks that the Captain should have half of the new freight because the Captain has a great responsability involved upon him by taking the new cargo.

M. MIRELLI (Naples). — Messieurs, je demande la parole seulement pour m'acquitter d'un mandat de confiance de mes amis de Naples qui m'avaient chargé de demander à la Conférence une déclaration au sujet de l'article 2.

La section de Naples était un peu désorientée devant la disposition de l'article 2 qui contenait des exceptions qu'elle croyait tout à fait limitatives et non pas explicatives. Mais les déclarations faites hier par M. Le Jeune ont expliqué clairement la chose, de manière que je comprends de ce qu'il a dit hier que les exceptions faites dans l'article 2 représentent des indications et ne se rallient pas au principe général d'exceptions limitatives et restrictives, comme on doit entendre en général en droit commun toutes les exceptions, de sorte que je puis me passer de demander des déclarations à ce sujet.

Vous avez entendu les très admirables discours faits par Lord Kennedy, par M. de Nagy et par M. Bradford qui ont proposé des amendements, et vous avez entendu en ce moment les dispositions que propose M. le Professeur Berlingieri. Nous autres, de Naples, nous avons demandé de laisser l'article tel qu'il est en réclamant seulement cette déclaration, qu'il n'est pas exclu de se rapporter au droit commun. Or, je vois que les amendements qu'on a présentés aujourd'hui se trouvent déjà prévus par cette loi, surtout, par exemple, la proposition faite par M. le Juge Bradford est déjà prévue par l'article 577 du code de commerce italien. Ensuite, vous savez que les dispositions des articles du code de commerce italien doivent s'inter-

préter avec les autres dispositions sur le contrat de transport et surtout l'article 400.

Le fréteur est responsable de la perte et de l'avarie des choses qui lui sont confiées pour le transport, à partir du moment où il les reçoit jusqu'au moment où il les délivre au destinataire, à moins qu'il ne prouve que la perte ou l'avarie sont dues à des cas fortuits ou de force majeure, qu'elles sont causées par le vice de la chose même ou par sa nature, ou par le fait du chargeur ou destinataire. De telle manière que vous avez déjà ces stipulations dans le droit commun. M. de Nagy propose dans son projet de loi, qu'il y ait des cas dans lesquels le transporteur soit tenu absolument de dommages envers l'expéditeur ; et s'il est obligé de payer les dommages, il est d'autant plus évident qu'il n'a plus à toucher de fret.

C'est pour cela que je désire laisser l'article tel qu'il a été formulé par la Commission de Paris, en prenant acte de tout ce qu'on a dit dans cette discussion plénière. Les séances ici ne sont pas faites pour arranger les articles qui se rapportent à un objet de droit privé. Les parties ont bien le droit d'arranger leurs contrats comme elles veulent; mais enfin, lorsqu'il s'agit d'indiquer les lignes générales, il faut simplement marquer l'idée et laisser les choses comme elles ont été très bien faites par une Commission expressément nommée.

M. LE PRÉSIDENT. — Je vous remercie de vos paroles ; mais permettez-moi de faire observer que nous ne rentrons pas dans la discussion de l'article 2 et que l'amendement de M. Loder seul est en discussion.

M. MIRELLI. — Eh bien, quant à cet amendement, vous avez entendu ce qu'a dit M. Berlingieri ; je me rallie aux observations qu'il a présentées.

JUDGE BRADFORD. (U. S. A.). — Gentlemen, I wish to draw your attention to the fact that in the printed copy of the amendment which I had the honour to propose yesterday the word « solely » seems to have been omitted; it was certainly intended to have been inserted by me.

THE PRESIDENT. — We are not discussing that subject now, we are discussing the amendment of Monsieur Loder.

JUDGE BRADFORD (U. S. A.). — This is in the hands of the Members of the Conference, and is now being considered.

THE PRESIDENT. — It will come afterwards when we come to discuss your amendment.

M. ED. SCHWENN (Anvers). — Je voudrais dire quelques mots au sujet des amendements de M. Bradford.

M. LE PRÉSIDENT. — Pardon, nous discutons seulement l'amendement de M. Loder en ce moment.

M. LOUIS FRANCK (Anvers). — Messieurs, au sujet de l'amendement de mon ami M. Loder et de M. Berlingieri, j'ai pour ma part une observation à présenter.

L'amendement se divise en deux parties. La première partie d'abord : lorsque le capitaine remplace la cargaison non transportée à destination par d'autres marchandises, le montant du fret de ces marchandises nouvelles est porté au crédit du chargeur, jusqu'à concurrence du fret de la marchandise non arrivée. C'est un principe auquel, pour ma part, j'accorde mon entière approbation.

La seconde partie est ainsi conçue : « moins 10 % de ce fret qui seront acquis au capitaine à titre de provision »,

et notre honorable ami M. Berlingieri, avec une générosité toute italienne, propose de porter les 10 % à 50 %.

Moi, je propose de n'accorder ni les 10 %, ni les 50 %. Et voici mes raisons : tout d'abord, nous espérons faire une loi internationale et mon expérience est que toutes les dispositions de ce genre qui ont un caractère de mesure d'expédient, d'évaluation forfaitaire, donnent toujours lieu dans beaucoup de pays à des critiques. Il y a beaucoup de systèmes de législation où l'idée de solutionner des difficultés pratiques par une cote mal taillée n'est pas accueillie. On vous dit : pourquoi 10 %, pourquoi pas 30 % ? A quoi bon des chiffres de ce genre ?

Il y a une autre raison encore : c'est que nous ne devons pas oublier quelle est la réalité des choses. Dans la réalité des choses, ce n'est pas le capitaine qui engage de nouvelles marchandises. En pratique, c'est un courtier de navires ou un agent maritime, et cette noble et puissante corporation est parfaitement en état de veiller elle-même à ses intérêts, et je pense que quand elle aura l'occasion de remplacer 300 ou 400 tonnes qui manquent, elle touchera sa commission et s'arrangera même pour toucher encore un peu plus.

Proclamons donc simplement le principe qu'on pourra remplacer la marchandise venant à manquer, sans exiger encore une récompense.

***

I may say in English that I think the principle of freight on cargo which replaces cargo which has been sold on any occasion must be taken into account, but I think it useless to allow a commission to the Captain on that freight. It would be considered in many Administrations as quite an outside provision, and I think we may look to the brokers and shipping agents to protect their interests.

M. JACQ. LANGLOIS (Anvers). — Messieurs, je crois que Me Franck, qui a certainement une grande expérience en matière maritime, perd de vue que lorsque la cargaison aura été réalisée, ou en partie réalisée, et qu'il y a donc un vide dans le navire, il surgit une seconde question d'intérêt. Cet intérêt se résout entre le capitaine et celui qui a la marchandise à bord. Il est évident que si je prends un fret de remplacement, c'est en principe au profit de celui qui a payé le premier fret. Mais du moment que vous voulez que je fasse ce sacrifice, moi, à mes dépens, alors je vous dis : gardez votre fret de remplacement et je m'en vais, tel que je suis ; je prendrai du charbon ou quelque autre chose à ma guise, mais je ne ferai rien pour diminuer votre perte.

Si vous me donnez 5 %, permettez-moi de dire que cela n'est pas sérieux ; si vous mettez 10 % c'est déjà un peu mieux, mais pas encore assez, parce que pour avoir du nouveau fret, moi je dois perdre du temps, je dois payer mon arrimeur, je dois faire un tas de frais à l'embarquement et j'ai de plus une responsabilité considérable pour le débarquement. Et voilà qu'on veut m'envoyer promener avec 10 %. Il est évident que je vous enverrai promener à mon tour et je préfèrerai m'en aller avec mon navire à moitié vide.

M. Franck se trompe considérablement quand il croit que cela donnera lieu à difficultés ; à Anvers, nous appliquons toujours ce système et nous accordons 25 % et jusqu'à présent, nous n'avons jamais entendu la moindre critique, parce que c'est à peu près juste.

Voilà les quelques observations que je voulais présenter.

M. BERLINGIERI (Gênes). — Messieurs, c'est une question d'équité et d'utilité qui doit nous convaincre qu'il faut allouer quelque chose au capitaine ou à l'armateur ;

car je vous le demande, quel sera le capitaine ou l'armateur qui aura intérêt à remplacer des marchandises s'il sait d'avance qu'il n'aura rien à y gagner, et qu'il y aura en outre pour le capitaine la responsabilité à l'égard de la nouvelle marchandise. S'il sait qu'il n'a rien à y gagner, qu'est-ce qui l'engagera à prendre de nouvelles marchandises ?

C'est donc une question d'utilité et d'équité, pour engager le capitaine ou l'armateur (car quand nous parlons de l'un, nous parlons de l'autre) à prendre de nouvelles marchandises. Il est donc dans l'intérêt même de la navigation et du commerce de lui donner quelque chose.

M. Franck a dit que pour ces indemnités forfaitaires, il y a toujours des difficultés toutes les fois que les législations ont voulu adopter ce système. Mais du moment où, comme je vous le dis, c'est conforme à l'utilité et à l'équité, je pense qu'il ne faut pas écarter ce principe pour le seul motif qu'il pourrait y avoir des difficultés à se mettre d'accord. C'est pourquoi j'insiste, non pas sur les 50 %, mais sur le principe, sauf à déterminer ensuite le taux qui sera alloué au capitaine.

M. Loder. — Je voudrais répondre aux observations de M. Franck que les affaires sont les affaires. Quand on demande à quelqu'un de faire ce qu'il ne doit pas faire, il n'est que juste qu'on le récompense, car sinon, il n'y a aucun motif pour qu'il le fasse.

(*Des membres demandent le vote.*)

M. le Président. — Nous voterons sur cet amendement après les autres que nous avons encore.

Nous passons à l'article 3.

ARTICLE 3.

Lorsqu'après le départ le navire est empêché d'achever le voyage, le capitaine a droit au fret convenu, si la marchandise arrive néanmoins à destination par ses soins.

Si la réexpédition ne peut se faire que moyennant un fret supérieur, la différence en plus est à charge de la marchandise, sauf le droit du chargeur d'effectuer lui-même le réexpédition ou de disposer autrement des choses transportées.

In the event of the ship, after sailing, being prevented from completing her voyage, the Captain shall be entitled to demand the agreed freight, should he, in spite of such prevention, succeed in getting the goods carried to their destination.

Should a reshipment rendered necessary in the last mentioned case, be practicable only at a rate of freight higher than the agreed freight, the difference between the two rates of freight shall be chargeable upon the goods; but nothing herein shall interfere with the right of the shipper to effect such reshipment on his own account or otherwise to dispose of the goods carried.

PRESIDENT. — Zuerst wird Paragraph 1 zur Discussion gestellt. Hierzu hatte Herr de Nagy, glaube ich, Ausführungen zu machen.

Herr FRANÇOIS DE NAGY. — Meine Herren! Ich war so frei, in der allgemeinen Debatte schon den Standpunkt zu vertreten, dass wir das Prinzip selbst vollkommen akzeptieren, wonach die Distanzfracht beseitigt wird und dass der Kapitän nichts zu fordern hat, wenn er die Ware nicht an den Destinationsplatz führt. Nun gibt es aber

Fälle, wo es absolut ungerecht wäre, dass der Kapitän die Fracht vollständig verliert und der Befrachter nichts zu bezahlen hätte. Das ist besonders in dem Falle, wo der Kapitän ganz in die Nähe des Bestimmungsorts gekommen ist und die Ausschiffung der Ware im Zwischenhafen im Interesse des Befrachters gelegen ist, weil der Befrachter in der Lage ist, die Ware entweder in dem Zwischenhafen gut zu verkaufen — vielleicht zu einem bessern Preise als am Bestimmungsort, oder wenigstens zu einem Preise, der ihm einen Nutzen bringt.....

PRESIDENT. — Verzeihen Sie, dass ich Sie unterbreche, was Sie aber ausführen, gehört nicht zu 3 alinea 2.

Herr DE NAGY. — Dann werde ich das aussetzen.

M. RENÉ VERNEAUX (Paris). — Messieurs, sur le paragraphe 1 de l'article 3, je demande à déposer un amendement tendant à ajouter, à la fin, ces mots :

« ou par les soins d'un mandataire nommé par justice ».

Ce premier paragraphe ne donne droit au capitaine au fret que si la marchandise arrive à destination par ses soins. Or, en pratique, on nomme très souvent un curateur ou mandataire de justice qui, pour compte de qui de droit, prend soin de faire arriver la marchandise à destination. Souvent pour des motifs très légitimes, notamment pour ne pas compromettre son droit d'abandon, l'armateur ne soigne pas lui-même la réexpédition et en pareil cas, on nomme un curateur.

C'est pour prévoir ce cas que je demande l'ajoute des mots « ou par les soins d'un mandataire nommé par justice ». Je pense qu'il n'y a aucune objection à ce que ces mots soient ajoutés.

(*Verbal translation by* M. Louis Franck).

Monsieur Verneaux was just saying that in his opinion the words at the end of the first paragraph as they stand in the French text mean where goods get to their destination by the care of the Captain, ought to be completed by adding words to this effect : that where a person appointed by the Court has to forward the goods the same benefit will go to the shipowner. He mentions that in various Countries, for instance, in France, in a case of that sort the Captain in order to be sure that his acts will not be criticised afterwards will have an expert appointed.

M. Louis Franck. — I may say that I think with regard to the Paris Commission there is no objection to that.

Je pense, quant à moi, qu'il n'y a aucune objection à ce que ces mots soient ajoutés.

M. le Président. — Procédons à la discussion de l'alinéa 2 de l'article 3.

Lord Justice Kennedy. — Monsieur le Président, may I say that none of us quite accept that Article ; it is really to make a new contract against the will of the cargo-owner for the carriage of the goods at a higher rate. In practice I believe, and those who are more versed in commerce who are here will agree, that if a difficulty arises it ought to be arranged between the merchant and the carrier of the goods, and in practice that is done without difficulty, but to give a compulsory obligation to accept a higher rate of freight at the discretion of the Captain of the ship is a matter which is in fact not permissible according to our law, nor — and this is the one thing we have to consider here — is it, in our opinion, a just thing to enact. Those are matters which ought to be arranged, but certainly in our view the owner of the goods, if it is entirely the ship which is unable to carry on, must be bound to accept the right of the ship to tranship if it can, but the risk of the

freight, if it exceeds the agreed contract freight, must then be taken by him who is seeking advantage of such transhipment, namely, the owner of the ship.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

Lors Kennedy est d'avis que le paragraphe 2 n'est fondé ni en équité, ni en droit. Le capitaine peut, s'il le désire, réexpédier la marchandise ; il n'y est pas tenu ; il lui appartient d'apprécier dans quelles circonstances il le fait et il semble que dans aucune circonstance, il ne peut, sans autorisation du propriétaire de la marchandise, réexpédier celle-ci à un fret plus élevé. Lorsque véritablement il importera de faire la réexpédition à un fret supérieur, il sera toujours aisé de conclure un arrangement particulier à ce sujet. Ainsi on évitera des abus.

M. Loder (La Haye). — Le Comité néerlandais propose un amendement à cet article.

Nous proposons de dire :

« La différence de fret sera à la charge de l'affréteur » pourvu que le capitaine l'ait informé en temps utile de » l'empêchement du navire, afin que le capitaine puisse » faire lui-même la réexpédition ou disposer autrement » des choses transportées. ».

Il me semble que c'est une question d'équité. L'amendement rentre complètement dans l'esprit de l'article tel qu'il a été conçu à Paris et je crois donc qu'il n'y aura pas d'objection à notre amendement.

Herr François de Nagy. — Ich möchte zunächst bemerken, dass ich das, was Lord Kennedy gesagt hat, meinerseits nicht für akzeptabel halte, da ich glaube, es gibt Verhältnisse, wo der Kapitän absolut nicht in der Lage ist, vom Befrachter genaue Anweisungen zu bekommen, und dass er sich entschliest, die Ware weiterexpedieren zu lassen und zwar, wenn es nicht anders geht, zu einem höheren Preise. Den muss der Befrachter zahlen,

da, wenn der Kapitän die Ware nicht weiterbefördern lässt, sie vielleicht in dem Zwischenhafen zugrunde geht. Es ist dies übrigens ein Prinzip, das z. b. auch in dem belgischen Code — ich glaube von 1908 — enthalten ist. Kurzum ich kann die Begleichung der Differenz nur für ganz gerechtfertigt ansehen und gerade auch im Interesse des Verfrachters gelegen.

Nun komme ich zu dem Amendement, das ich so frei war zu stellen. Ich proponiere als Ergänzung zu al. 2 Artikel 3 :

« dans ce cas le fret proportionnel jusqu'au port de » déchargement est dû en tant que le chargeur a tiré » profit du voyage interrompu ».

Das ist ein Zusatz, der nach meiner Ansicht der Gerechtigkeit entspricht. Denn wenn auch das Prinzip anerkannt wird, dass eine Fracht nicht zu bezahlen ist, wenn eine Ware nicht am Bestimmungsort anlangt, so müssen wir doch andererseits zugeben, dass der Schiffer im Interesse des Befrachters gehandelt hat, wenn er die Ware in einem Zwischenhafen ausgeschifft hat, das heisst insofern er im Interesse des Befrachters gehandelt hat. In sehr vielen Fällen hat allerdings der Befrachter absolut keinen Nutzen davon, dass die Ware in einem Zwischenhafen ausgeschifft wird, wenn sie dort gar nicht oder zu einem schlechteren Preise verkauft werden kann oder wenn ihr Weitertransport sehr erhebliche Kosten erfordert. Darum ist eben eine Distanzfracht mit ihrer mathematischen Berechnung nach der zurückgelegten Strecke ungerechtfertigt. Andererseits gibt es aber Fälle, wo der Befrachter wirklich Nutzen davon hat, wenn die Ware sehr nahe dem Bestimmungsort anlangt, von wo aus die Weiterbeförderung sehr leicht ist oder wo er die Ware sehr gut verkaufen kann. In solchen Fällen sollte der Verfrachter dem Schiffer dankbar dafür sein, dass er die Ware so weit

befördert hat. Es entspricht infolgedessen, glaube ich, der Gerechtigkeit, dass wir hier anerkennen : Wenn der Schiffer die Ware weiterexpediert und dadurch dem Befrachter den vollen Nutzen verschafft, so hat dieser die ganze Fracht zu bezahlen, während, wenn die Ware in dem Bestimmungshafen verkauft und dadurch ziemlich dasselbe erreicht wird, wie wenn die Ware in dem Bestimmungshafen angelangt wäre, in solchen Fällen muss doch wenigstens dem Schiffer soviel von der Fracht zuerkannt werden, als bewiesen werden kann, dass und insofern die Reise bis zum Zwischenhafen im Interesse und zum Nutzen des Befrachters gewesen ist. Das ist freilich eine Beweisfrage : der Schiffer muss das beweisen; er fordert die Fracht bis zu dem Zwischenhafen und er muss beweisen, dass der Befrachter die Ware im Zwischenhafen zu demselben Preise verkauft wie es im Destinationshafen möglich gewesen wäre, oder er muss beweisen, dass die Fracht vom Zwischenhafen bis zum Destinationshafen nur minimal gewesen ist, so dass jedenfalls ein Nutzen für den Befrachter herausgekommen ist. Diesen Beweis zu führen, wird aber schliesslich nicht so schwer sein : der Schiffer kann sich davon überzeugen, was der Befrachter getan hat, ob er die Ware verkauft hat und zu welchem Preise, oder zu welcher Fracht die Ware weiter expediert ist. Die Frage ist in der Praxis nicht so schwierig, als dass man der Gerechtigkeit nicht entsprechen sollte, wo das Gegenteil die grösste Ungerechtigkeit für den Schiffer wäre, wenn er in einem solchen Falle keine Fracht erhielte. Ich habe diesem meinem Standpunkt schon in meinem Projet de Loi in folgender Weise Ausdruck gegeben :

« Si le fréteur fait parvenir à destination la marchandise » sauf à décharger en cours de voyage et à recharger sur » un autre navire, l'affréteur ou le réclamant, sont tenus

» de payer non seulement le fret stipulé, mais encore
» l'excédent qui se présente en sus du fret stipulé par le
» contrat, à la suite du fret payé par le fréteur jusqu'à
» destination des marchandises. »

An « sauf le droit du chargeur d'effectuer lui-même la
» réexpédition ou de disposer autrement des choses trans-
» portées » — möchte hinzugesetzt werden :

« Dans ce cas, le fret proportionnel jusqu'au port de
» déchargement est dû en tant que le chargeur a tiré
» profit du voyage interrompu ».

Das ist die Bestimmung, die ich als Amendement für absolut notwendig halte, damit wir das englische Prinzip akzeptieren können. Ohne diese Modifikation des Prinzips können wir es mit unserem Gerechtigkeitsgefühl nicht vereinbaren, die Distanzfracht absolut beiseite zu legen. Durch dieses Amendement aber repariert sich eigentlich das Prinzip, dass eine Distanzfracht nicht zu bezahlen ist. Ich empfehle Ihnen also mein Amendement zu al. 2 Artikel 3.

PRAESIDENT. — Wollen Sie Ihr Amendement nicht schriftlich einreichen ?

HERR DE NAGY. — Es liegt ja gedruckt vor.

Mr SUKETADA ITO (Tokio). — I beg to express the opinion of the Japanese Association of Maritime Law on two points concerning the second paragraph of Article 3. 1° If the difference between two rates of freights was made chargeable upon the goods, under the said paragraph, in consequence of the Captain's fault or absence of reasonable prudence, the shipper, the Association thinks, may claim against the Captain for the damages arising out of payment of the difference. This principle should be expressly provided in the draft.

2° If the shipper himself has taken all necessary measures, that is to say, reshipment, or other means, to dispose of the goods carried in the case mentioned in the said paragraph, shall the freight be payable? If so, how? According to the text of the draft it seems not. Because the payment of freight in the case I referred to is not specially excepted in the draft in the meaning of Article 1, but this in any article should be inadequate and in that case freight *pro rata* shall be paid.

M. F. C. AUTRAN (Marseille). — Messieurs, je vous demande de bien vouloir maintenir dans son intégrité le texte proposé par la Commission de Paris et par suite d'écarter l'amendement de Lord Justice Kennedy ainsi que les amendements déposés par nos amis hollandais et hongrois. Je vais vous dire tout de suite les raisons pour lesquelles je vous prie de maintenir le texte en question.

Dans la discussion de notre projet de loi, il ne faut pas perdre de vue que les principes que nous posons ne sont que des principes qui trouveront leur application lorsque les conventions n'auront pas réglé elles-mêmes la situation, soit par la charte-partie, soit par le connaissement, et par conséquent, nous avons à nous préoccuper de poser des règles qui recevront leur application dans des cas extrêmement rares, et nous retiendrons, pour établir ces règles, tout ce que nous croyons la solution la plus équitable d'une part et la plus conforme à la pratique des affaires de tous les jours, d'autre part. Or, lorsqu'un capitaine ne peut pas continuer son expédition et qu'il ne peut transporter la marchandise à destination avec son propre navire, que se passe-t-il dans la pratique? Vous êtes tous des gens d'affaires et vous savez qu'aujourd'hui, avec le télégraphe, avec les câbles sous-marins, lorsqu'un navire ne peut continuer son expédition, tous les intéressés sont

prévenus dans les 24 heures. Les assureurs sont représentés par leurs comités. Ces comités donnent des instructions à leurs agents, et lorsque donc le navire ne peut continuer son voyage, les assureurs interviennent et pour éviter un délaissement de la marchandise, ce sont eux qui affrètent un navire et terminent le voyage. J'en appelle aux souvenirs de tous ceux qui m'écoutent : c'est bien ainsi que les choses se passent. Par conséquent, qu'est-ce qui est proposé dans le texte de la Commission de Paris ? C'est tout simplement de donner au capitaine le droit de faire, ce qui, dans la pratique, se fait tous les jours.

D'autre part, croyez-vous qu'il y a un capitaine au monde qui affrèterait un autre navire sans l'avis soit de ses chargeurs, soit de ses assureurs ? Par conséquent, le texte tel qu'il a été posé par la Commission de Paris, répond en fait à des considérations d'équité et de pratique courante. Si l'on fait supporter au chargeur l'excédent de fret, pourquoi est-ce ? Parce que c'est un risque de la navigation. D'ailleurs, en fait, qui est-ce qui paye cet excédent ? Est-ce que vous croyez que ce sont les chargeurs ? D'après toutes les polices d'assurance sur facultés, c'est un risque à la charge de la marchandise. Et la solution qui est ainsi consacrée par les polices d'assurances est également consacrée par la législation française. Il y a un article spécial qui met ce risque à charge de l'assureur sur facultés ; c'est un des périls admis ; c'est une fortune de mer comme une autre.

Voilà pourquoi, dans quel but, dans quelle idée, nous avons inséré ce texte à la Commission de Paris.

J'en arrive à l'amendement hollandais et je regrette de me séparer de nos excellents amis de Hollande ; mais il me semble qu'ils veulent obliger le capitaine à consulter les chargeurs qui dans les trois quarts des cas, sont introuvables, et qui sont en tous cas souvent très nombreux —

car si vous avez un manifeste de general cargo avec 5 ou 600 connaissements, dont presque la totalité sont à ordre, comment le capitaine peut-il savoir, en cours de voyage à qui il doit s'adresser ? Et lorsque le chargeur aura contracté une police, ou que la marchandise sera assurée par aliment sur une police d'abonnement, pour un navire en relâche, ce ne sera pas le capitaine, ce seront les assureurs, qui auront à s'occuper de la réexpédition. Soyez bien convaincus que nous ne comptons pas sur les efforts du capitaine pour terminer le voyage et que ce sont les assureurs qui interviennent toujours en payant tous les suppléments de fret qui peuvent être dus.

N'imposez donc pas au capitaine une obligation puérile. Comptez plutôt sur l'œil vigilant des assureurs.

J'en arrive ici à l'amendement de nos amis hongrois. Nous avons posé en principe, au début même de l'art. I que nous adoptions la solution anglaise « pas de fret si pas d'accomplissement complet du voyage ». Or, l'amendement de nos amis hongrois a pour effet d'ouvrir de nouveau la porte au fret proportionnel. Les délégués hongrois ne parlent pas de fret proportionnel à proprement parler, mais d'une espèce de fret d'équité. Comme avocat, je devrais me réjouir de cette proposition, car il est bien certain que jamais les capitaines et les chargeurs ne seraient d'accord sur la valeur des services rendus, et il en résulterait des litiges dans chaque cas.

Non, Messieurs, maintenons le texte de la Commission de Paris. Il n'a pas été rédigé à la légère, ce n'est qu'après un examen minutieux de tous les points que l'on vient de soulever que nous avons arrêté cette rédaction, que je vous prie de maintenir.

Herr Dr. Gütschow (Hamburg). — Meine geehrten Herren ! In dem Absatz des Artikels 3 haben wir eigent-

lich ohne Diskussion die eminente Neuerung einstimmig angenommen, dass die Distanzfracht abgeschafft werden soll. In dem Paragraphen, der jetzt besprochen wird, sind die einzelnen Ausnahmen, Einschränkungen dieses neuen Prinzips getroffen worden. Gegen diese Einschränkungen sind zwei Einwendungen erhoben. Die eine vom Lord Justice Kennedy, der sagte, diese Einschränkungen seien überhaupt unrichtig, weil der Reeder nie zu höheren Frachten Waren befördern würde. Herr de Nagy und eben auch Herr Autran sagten, dass das möglich sei, da der Kapitän sehr wohl manchmal in der Lage sei, im Interesse der Ladung sie zu einer höheren Fracht weiter zu befördern. Das ist zutreffend und dagegen wird wenig zu sagen sein. Dann hat Herr de Nagy aber befürwortet, in gewissen Fällen doch dem Kapitän eine Distanzfracht zuzuweisen, namentlich in dem Falle, wenn das Schiff sehr dicht beim Bestimmungsort angekommen sei und die Ware dort günstiger oder wenigstens ebenso günstig verwertet werden könne als im Bestimmungsort, da erfordere es die Billigkeit, dem Verfrachter, insoweit die Distanzfracht zuzuweisen, als der Befrachter Vorteil davon habe. Ich glaube, das beruht auf einer nicht ganz richtigen Auffassung des Prinzips, das wir im ersten Absatz des Artikels festgestellt haben. Da ist gesagt : Der Kapitän ist befugt, die Ware weiter zu befördern, wenn er sie weiter befördern will. Liegt nun die Sache so, dass der Schiffer bis ganz dicht am Bestimmungshafen angekommen ist, so wird ja aller Wahrscheinlichkeit nach der Kapitän es in seinem Interesse für zweckmässig finden, den Frachtvertrag aufrecht zu erhalten und mit einem andern Schiffe die Ware an den Bestimmungsort zu bringen versuchen. Liegt die Sache aber so, dass der Befrachter sagt : Ich will nicht, dass sie dahin befördert wird, sondern sie soll hier in dem Zwischenhafen verwertet

werden, so ist das ein ganz anderer Fall. Denn nun sagt der Befrachter, während der Verfrachter den Vertrag ausführen will : Ich will den Vertrag nicht ausgeführt haben. Er tritt vom Vertrage zurück und hat infolgedessen die volle Fracht zu bezahlen. Ich glaube, das ist eine Konsequenz, die sich aus der Sache selbst ergibt. Nun gebe ich Herrn de Nagy recht : ich glaube, dass dieser Absatz unseres Artikels 3 nicht sehr glücklich abgefasst ist und dass daraus verschiedene Missverstnädisse entstanden sind. Gemeint ist doch das : es tritt ein Unfall ein, so dass die Reise in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit mit dem ersten Schiffe nicht ausgeführt werden kann. Das ist die Tatsache, die vorliegen kann : die Reise kann nicht in der bestimmten Weise ausgeführt werden. Dann hat der Verfrachter resp. der Kapitän die Wahl, was er tun will : entweder er führt die Reise aus mit einem andern Schiff — dann bekommt er die volle Fracht — oder er führt sie nicht aus — dann bekommt er gar keine Fracht. Wenn er sie nun aber nicht ausführen will, dann hat er nach wie vor die Verpflichtung, für das Beste der Ladung zu sorgen. Er hat die Verpflichtung, wenn er es kann, mit seinem Verlader in Verbindung zu treten und dessen Weisung einzuholen und diese zu befolgen. Das haben meines Erachtens die holländischen Herren bei ihrem Antrage übersehen. Wenn der Kapitän dazu in der Lage ist, so hat er, wie gesagt, von selbst die Verpflichtung, mit dem Verlader in Verbindung zu treten. Für diesen Fall ist also der ungarische Antrag nicht erforderlich. Wenn der Kapitän die Möglichkeit hat, sich mit dem Verlader in Verbindung zu setzen, dann liegt die Sache sehr einfach : dann hat er zu tun, was der Verlader ihm anweist. Ist es aber nicht möglich, sich mit ihm in Verbindung zu setzen, dann hat der Kapitän das zu tun, was nach seinem eigenen Ermessen das Beste für die Ladung

ist. Was er dann tut, ist etwas Höheres, als was er ursprünglich zu tun hatte : er handelt jetzt nicht als Vertreter des Reeders, sondern als Vertreter der Ladung und infolgedessen ist an ihn für die Ladung eine höhere Fracht zu zahlen. Die ursprüngliche Fracht ist nicht zu zahlen, darauf hat der Kapitän kein Anrecht, weil er den Vertrag mit dem Reeder nicht ausgeführt hat. Ich glaube, dass dadurch die Sachlage klargestellt worden ist und halte es für ausreichend, wenn gesagt wird :

« Endigt die Reise in einem Nothafen, so hat der Kapi-
» tän, wenn tunlich, betreffs derselben, Weisungen des
» Verladers einzuholen ; ist dieses nicht tunlich, so hat
» er nach pflichtmässigem Ermessen für das Beste der
» Ladung zu sorgen und kann sie für Rechnung des
» Absenders nach dem Bestimmungsort befördern lassen
» oder verkaufen. »

Ich glaube, dass das dem Prinzip entspricht und die Sache der Billigkeit entsprechend regelt.

M. Charles Le Jeune (Anvers). — Après les explications si précises et si concluantes données par notre ami, M. Autran, je m'abstiendrai d'entrer dans de nouveaux détails sur les questions qui viennent d'être discutées, et je me permettrai simplement de poser une question à Lord Justice Kennedy. Je voudrais lui demander, dans le cas où un navire se trouve empêché de continuer le voyage et où la cargaison est réexpédiée à destination par un autre navire et par les soins du capitaine, et si ce capitaine fait suivre par un « respondentia bond » le montant du fret, — quelle est la solution que vous donneriez présentement en Angleterre à la question du payement du fret ?

Il me semble qu'il vous serait, même dans ce cas, difficile de vous soustraire au payement d'un fret supérieur à celui originairement contracté.

PRAESIDENT. — Wir haben jetzt über den Artikel 3 diskutiert. Es sind keine weiteren Redner dafür angemeldet.

HERR HERMANN SCHULDT (Flensburg). — Darf ich noch ein Wort dazu sagen? Es scheint im zweiten Absatz ein redaktioneller Irrtum vorzuliegen. Es wird da der Ausdruck « chargeur » gebraucht, während das Konossement weiterverkauft sein kan, es sich also um eine Ware handelt, die ihm gar nicht mehr gehört.

PRAESIDENT. — Das ist die Meinung : der Ladungsinteressent.

M. LOUIS FRANCK. — Le Dr. Schuldt fait observer qu'au lieu de « chargeur », il faut évidemment dire « intéressé à la cargaison ».

HERR Dr. ANTONIO VIO (Fiume). — Meine Herren ! Ich werde nur ein paar Worte zur Begründung des ungarischen Standpunktes sagen. Die ungarische Gesellschaft hat sich dem Artikel 1 angeschlossen, aber nur unter dem Vorbehalt, dass in den ferneren Text des Gesetzentwurfs ein Zusatz eingefügt wird, welcher geeignet ist, die schroffen und nach unserer Ansicht ungerechten Folgen des ersten Artikels abzuwenden. Nehmen wir an, ein Schiff führe Waren von Smyrna nach Marseille, würde aber in Palermo seeuntüchtig und könnte die Reise nicht fortsetzen. Der Ladungsinteressent könnte ein anderes Schiff nehmen für eine etwas höhere Fracht, er tut es aber nicht. Warum nicht? Der Preis dieser Ware ist in der Zwischenzeit in Marseille gefallen, und er kann die Ware in Palermo ebensogut oder besser verkaufen als in Marseille. Was soll er in diesem Falle tun? Natürlich nicht die grössere Fracht bezahlen, um die Ware nach Marseille

zu expedieren, sondern er wird die Ware in Palermo verkaufen. Damit wird er einen doppelten Gewinn haben: erstens wird er die Ware besser verkauft haben und zweitens erspart er vollständig die Fracht. Nach unserer Ansicht, nach unserem Gerechtigkeitsgefühl glauben wir, dass er in diesem Falle doch dem Schiffsreeder eine Fracht zahlen müsste, denn wenn er diesen Vorteil gewonnen hat, so hat er ihn der Tätigkeit des Schiffsreeders zu verdanken, der die Ware bis Palermo geführt hat.

Nehmen wir einen andern Fall. Das verunglückte Schiff bleibt in einem Nothafen liegen. Der Kapitän tut sein Möglichstes, um die Ware weiter zu expedieren, der Ladungsinteressent will aber nicht warten und zieht gleich seine Ware zurück. Nach einigen Tagen oder Wochen findet er ein anderes Schiff, welches ihm die Ware zu einem Spottpreise vom Nothafen bis zum Bestimmungshafen führt. Der Ladungsinteressent hat wiederum Vorteil davon, und den Vorteil hat er nur dem Reeder zu Verdanken, der die Ware so nahe bis zum Bestimmungsort geführt hat. Alles dieses hat uns zu der Ueberzeugung gebracht, dass wir die Fassung des Artikels 1 ohne den Zusatz nicht annehmen können.

Gehen wir ein bisschen weiter, so wissen wir, dass in allen Gesetzgebungen und im allgemeinen Zivilrecht der Grundsatz besteht, dass niemand zum Schaden eines andern sich bereichern darf. In diesem Falle wäre die Bereicherung zum Schaden des Schiffsreeders offenkundig.

Zweitens haben wir in allen zivilisierten Gesetzbüchern den Grundsatz, dass der negotiorum gestor das Recht hat, sich den gemachten Aufwand ersetzen zu lassen. Wenn der *negotiorum gestor* dazu ein Recht hat und sogar ohne dass er einen besonderen Auftrag gehabt hat, warum sollte dann der Schiffsreeder, der Kapitän, der mehr als ein negotiorum gestor ist, nicht das Recht haben, sich für

seine Leistungen bezahlen zu lassen, wenn sie zum Nutzen des Ladungsinteressenten ausgefallen sind?

Ferner wäre, wenn wir das schroffe Prinzip annehmen, doch ein zu grosser Kontrast zwischen dem Seerecht und dem Handelsrecht. Im ungarischen Handelsgesetzbuch, im österreichischen, in vielen anderen, vielleicht kann man sagen in sämtlichen, gilt das Prinzip für Frachtgeschäfte auf festem Lande: wenn der Frachtführer die Ware ohne sein Verschulden nicht zum Bestimmungsort bringen kann, so ist doch der Eigentümer der Ware verpflichtet, die Fracht bis zum Zwischenort zu zahlen. Wenn ein solches Prinzip in dem Handelsgesetzbuch angenommen ist — ich sage nicht, dass dasselbe Prinzip dann auch für das Seerecht gelten soll, da eine teilweise Reise für den Ladungsinteressenten hier meist keinen Nutzen hat — aber es müsste doch das Prinzip gelten, dass dem Schiffsreeder und dem Kapitän auch eine Teilleistung bezahlt wird, falls sie für den Ladungsinteressenten von Nutzen gewesen ist. Deswegen stimme ich dem Amendement des Herrn Prof. de Nagy vollkommen zu.

Nur eines wäre vielleicht noch zu beachten. Herr Prof. de Nagy sagte, in diesem Falle wäre es natürlich Pflicht des Kapitäns, zu beweisen, dass die von ihm geleistete Arbeit dem Ladungsinteressenten zum Nutzen ausgefallen ist. Dieses Verlangen würde aber zu grossen Schwierigkeiten führen, und der Ladungsinteressent wird meiner Ansicht nach diese Schwierigkeiten leicht benutzen, um sich von der Zahlung loszumachen. Darum, meine ich, muss er beweisen, dass die teilweise Reise bis zum Nothafen für ihn von wenig oder keinem Nutzen gewesen ist. Dieses Beweis kann für den Ladungsinteressenten sehr leicht sein, da er alle Behelfe hat, er kann alles beweisen: um wieviel er gekauft und verkauft hat und um wieviel er am Bestimmungsort hätte verkaufen können.

PRAESIDENT Dr. R. MARTIN. — Meine geehrten Herren! Die Herren Vio und de Nagy haben sich bei ihren Ausführungen von Gedanken leiten lassen, die sehr wohl verständlich sind und in gewisser Hinsicht, vom theoretischen Standpunkt aus, auch volle Sympathie verdienen. Aber wir dürfen nicht vergessen, dass die Pariser Kommission den Vorschlag gemacht hat, mit der Distanzfracht zu brechen und dass sich die deutsche Kommission dem Vorschlage der Pariser Kommission angeschlossen hat. Der Vorschlag aber, der eben an uns herangetreten ist, führt auf die Distanzfracht zurück. Auf Einzelheiten möchte ich eingehen. Dem, was Herr Dr. Autran gegen den zuletzt gemachten Vorschlag vorgetragen hat, kann ich mich anschliessen, desgleichen kann ich dem beistimmen, was Herr Dr. Gütschow gesagt hat. Ich will nur das eine noch sagen : wenn Herr Vio damit operiert, dass der Kapitän ein negotiorum gestor für die Ladungsinteressenten sei, so ist das unrichtig. Das ist, wie mir scheint, gerade der Ausgangspunkt des Irrtums, in den er und seine Freunde bei Stellung ihres Antrages verfallen sind Kapitän und Befrachter stehen in einem Vertragsverhältnis zu einander, und alle Folgerungen, die aus dem Gesichtspunkt abgeleitet sind, scheinen mir hinfällig zu sein.

* * *

J'aimerais à dire un mot en français, puisque c'est la langue du Congrès.

J'ai dit en résumé que tout ce qu'ont dit MM. Vio et de Nagy mérite toute notre attention. Mais si nous voulons adopter le système anglais et abandonner le fret pro rata itineris, il ne faut pas accepter ces amendements qui nous y conduisent par un autre chemin. Je me suis prononcé contre tout ce que l'on a dit au sujet du capitaine qui serait

un negotiorum gestor de la cargaison. Le capitaine a un contrat d'affrètement et c'est uniquement d'après cela qu'il doit se diriger et en vertu duquel il doit agir dans l'intérêt de la cargaison. Je vous propose donc de suivre le rapport de M. Autran et de M. Gütschow. Les propositions hollandaises ne me semblent pas nécessaires non plus.

PRAESIDENT DR. SIEVEKING. — Wir würden nach der Geschäftsordnung bei der jetzigen Sachlage jetzt abzustimmen haben. Es hatten aber unsere englischen Freunde und Lord Kennedy besonders, wie Sie erinnern werden, den Wunsch ausgesprochen, sich miteinander, wozu sie noch keine Gelegenheit gehabt hatten, zu unterhalten über den Standpunkt, den sie verschiedenen Bestimmungen in 1-2-3 gegenüber einnehmen. Das würde also jetzt noch nachzuholen sein und in der Beziehung würde Herr Kennedy noch zum Wort zuzulassen sein.

LORD JUSTICE KENNEDY. — Monsieur le Président, I have much pleasure in doing my best to submit clearly to the Members of the Conference our views on the first three Articles, bearing in mind, if Members kindly will, what I said at the beginning, that we are assisting as far as we can, but that our Committee in England, our English branch, has not formulated any express instructions. I will now proceed.

With regard to Article 1, of course, we agree to that, but we think it would be desirable that that Article as well as all the other Articles, the second and third, should be prefaced in any draft with such words as, « save as may be agreed by special contract », so as to make it clear that what we are proposing to be the general law is subject to the special contract which is made. Of course in fact in shipping matters there is almost always a special

contract, and a very very special contract as to carriage. Then we suggest respectfully, as we have done already, that Article 2, « pour les marchandises dont la valeur est admise en avarie commune », should be omitted. We think that the question of general average is not one that comes into the law of freight by way of a Statute, but that it should be dealt with when an average question arises.

The next question is the second paragraph of Article 2, « pour les marchandises qui ont péri en cours de route par leur nature ou vice-propre ». With regard to that we should ourselves unanimously prefer that that also should be omitted, but it is desirable always as far as one can to try sympathetically to meet the views of others who differ, and, therefore, we should be willing to accept in its entirety for present purposes — because this matter has to go further to be drafted by a Committee — the amendment which has been moved by our friend Judge Bradford as regards that, and wich would then run, « In respect of » goods wich have perished in the course of the voyage » solely by reason of their defective or improper condition » at the time of shipment, or solely by reason of their nature, » provided such nature has been at the time of shipment » concealed from the owner or master ; also in respect of » goods of a dangerous nature which have been shipped » without notice of their character, and have been lawfully » destroyed during the voyage ».

With regard to the third proposition in Article 2, « pour les marchandises qui sont vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie provenant, soit de leur nature ou vice-propre, soit d'une fortune de mer », we cannot bring ourselves — any of us — to accept that. It seems to us that would be a thing which would be unjust for reasons which have already been dealt with. With regard to the paragraph which ends Article 2, « pour les

marchandises employées ou vendues au cours du voyage en raison des besoins urgents du navire », it is agreed to be merely a matter of drafting, and we have endeavoured to pul that draft into a form which I think our President suggested in starting would be right. We all mean the same thing, but we do not quite like the language of this, and we should respectfully propose these words in substitution, translated, of course, into French, I am only giving them in English, and some body more competent will translate them into French, « In assessing the compensation or damage for non-delivery of goods necessarily employed to satisfy the urgent needs of the ship allowance shall be made for the amount of freight on such goods ».

Then we come to Article 3, and we have no sort of objection — we entirely agree — to the first paragraph of the Article, and, therefore, I pass on.

With regard to the second, we are, unfortunately, unable to agree for the reasons I tried as shortly as possible to state. We do not think that it would be right as a general matter of law that a Captain, however honest, and of course, Captains in my view generally wish to be honest, should have the power to make a new contract at a higher rate absolutely binding the owner of the goods without even communication, and we, therefore, could not agree to that in any form, and I only wish to add, as my friend Monsieur Le Jeune appealed to me with regard to a respondentia bond — and I feel the highest respect for any suggestion he makes — it is totally different as he will agree in principle to this that after the respondentia bond has been given under old practice before this modern practice, there would be a right in the owner of the goods to seek indemnity from the owner of the ship to the extent to which he had been made liable under the bond, whereas this Article proposes absolutely to fasten for ever the

burden of the extra freight upon a man with whom the principal of the Captain, namely, the owner of the ship, has contracted for good consideration to carry, not at that rate, but at a lower rate.

JUDGE BRADFORD (U. S. A.). — May I ask now to have a correction made ? I rose to the point some time ago. The amendment I had the honour to propose, and which has been printed and is now in the hands of the members of the Conference, does not contain the word « solely ». If you will look at Article 2, sub-division 2, and kindly insert the word « solely » after the word « voyage » in the second line and also insert the word « solely » after the word « or » in the third line, it will represent the amendment as I intended it.

M. BERLINGIERI. — Comme le chemin que nous avons à faire est très long, je propose que les orateurs ne pourront parler que 5 minutes.

M. LOUIS FRANCK. — Messieurs, j'ai demandé la parole sur l'état général de la question au point de vue des votes que vous avez à émettre et de la décision à laquelle il convient d'aboutir.

Je considère pour ma part que le résultat de ces deux jours de discussion est important et considérable à un point de vue qui me paraît essentiel.

Nous avons entendu beaucoup d'orateurs ; nous n'avons entendu personne, je pense, défendre le système du fret de distance ou du fret proportionnel, et je pense que la Conférence pourrait donc, par un vote que j'espère unanime, consacrer son sentiment que le système du fret de distance, ou de fret proportionnel, sous l'une ou l'autre de ces formes, doit être aboli.

Viennent alors les questions d'application, et la question de savoir si, et dans quelle mesure, des exceptions doivent être apportées à cette règle. Et là, la situation présente est également fort simple. Quatre cas ont éte examinés :

1. Avarie commune. Je crois qu'il n'y a pas de doute que tout le monde ne soit d'accord pour reconnaître qu'en tant qu'il s'agit d'une avarie commune, elle sort des limites de ce traité. Il importe seulement d'insérer une réserve pour bien marquer que ce que nous disons au sujet de la débition du fret en cas de non-arrivée à destination, ne touche pas aux intérêts se rattachant au fret en règlement d'avarie commune. Voilà donc encore un point sur lequel encore une fois toute controverse disparaît.

2. Le second point est relatif à l'effet que peut avoir sur le fret, le dommage, la destruction de la marchandise par vice propre ou par la nature de la marchandise. A cet égard, je suis heureux de constater, après le discours — clair comme toujours, — de l'honorable Lord Justice Kennedy, que nous avons réussi, sinon à nous entendre complètement, du moins à faire un pas certain vers l'entente. Après le système qui nous était proposé d'abord et qui consistait à dire que le risque du vice-propre est assimilable à la fortune de mer, on nous propose maintenant de dire que tout au moins dans un certain nombre de cas, le fret sera dû. Quand on ne peut pas tout avoir, c'est déjà quelque chose d'obtenir à mi-chemin une concession. Nos amis anglais et américains nous proposent, d'accord, un amendement à ce sujet.

Je ne vous cache pas qu'à mon avis, pour les créances qui se présentent en pratique au point de vue des intérêts de ce genre, la seconde solution ne me paraît pas considérablement différente de la première. Des théoriciens peuvent discuter longuement là-dessus, mais il me semble que dans la pratique, on trouverait encore à mi-chemin

entre les deux formules, une solution élégante qui donnerait satisfaction à tout le monde. Je voudrais qu'on me donnât quelque temps pour la chercher, et je vous l'indiquerai tout à l'heure.

3. J'arrive au troisième cas, le cas où les marchandises n'arrivent pas à destination, parce que dans leur propre intérêt, il en a été disposé. L'honorable M. Bradford et l'honorable M. Page proposent un amendement que la Commission de Paris peut accepter. Ils proposent de marquer dans le texte que c'est uniquement dans le cas où la vente a été légitime et nécessaire, que le fret serait dû. Mais nos amis anglais ne sont pas d'accord. Je fais appel à eux. Je trouve que le système est très dur pour les armateurs. Seulement, nous n'avons jamais eu l'habitude, dans ces conférences, de trancher ces questions par majorité. Nous avons toujours montré tous les égards pour l'avis de la minorité. Cela étant, il sera dans les vœux de la Conférence de marquer, au point de vue de ce numéro 3, quelles sont les tendances générales de l'assemblée; mais je la prierais, si elle estime qu'il y a lieu de voter, de n'admettre qu'un vote en première lecture.

4. Vient alors le quatrième cas : celui où la marchandise est vendue en cours de route pour les besoins du navire. Ici de nouveau, pas de désaccord; tout le monde est d'accord pour dire que c'est une question de calcul.

Je passe à l'article 3 et je trouve encore que nous sommes d'accord sur le paragraphe 1; et s'il y a désaccord sur le paragraphe 2, ce désaccord pourra dans une certaine mesure s'atténuer en tant qu'il s'agit de cet amendement proposé par l'honorable M. Loder, appuyé par MM. Berlingieri et Langlois et qui vise le fret de remplacement. Tout le monde est d'accord. Il n'y a de discussion que sur le point de savoir s'il faut allouer 10, 25 ou 50 % J'ai suggéré qu'il y a là surtout une question

de pratique ou d'usage du port et que peut-être on pourrait se contenter d'insérer cette règle d'équité que l'on tiendrait compte au capitaine, s'il y a lieu, d'une façon équitable, de ses peines et de ses frais en vue du remplacement. M. Loder et M. Berlingieri ont bien voulu me dire que pareille disposition aurait leur agrément. Dans ces conditions, je puis me résumer de la façon suivante. Je propose d'émettre le vote suivant :

« La Conférence estime qu'il y a lieu de supprimer le système du fret de distance ou fret proportionnel ».

Je voudrais ensuite, si vous le jugez nécessaire, un vote en première lecture sur la question de la vente des marchandises en cours de route et le sort du fret en ce cas, — il est entendu qu'on ne votera qu'en première lecture.

Je voudrais en troisième lieu qu'il y eût un premier vote du même genre sur le second paragraphe de l'article 3 et qu'ensuite, une Commission soit désignée par le Bureau Permanent pour tenir compte de ces solutions et présenter un avant-projet modifié conformément à ces résolutions, à la prochaine Conférence. Cela est d'autant plus nécessaire que quel qu'ait été le désir de la Commission de Paris d'être complète, il y a une série de questions non encore solutionnées et que si nous voulons faire un code international sur le fret, il faudra que l'on s'occupe également de ces questions : fret en cas de stipulation de « lump sums» ; fret payé à l'avance qui, aujourd'hui, est restituable d'après les lois continentales, mais pas en Angleterre ; les cas d'avarie particulière, mesures sanitaires et autres, — tout cela doit être mentionné pour que le code soit utile. Cela ne sera pas un retard, mais une fois de plus la manifestation de l'esprit de bon sens et d'application qui a toujours caractérisé vos travaux.

PRAESIDENT HERR DR. SIEVEKING. — Sie haben von

Herrn Franck gehört, und ich stimme dem Vorschlage des Herrn Franck zu — natürlich vorbehaltlich der Entscheidung des Kongresses, worüber wir nun durch die Abstimmung zu entscheiden haben — dass wir an die Spitze unserer Resolution den Satz stellen: Das System der Distanzfracht ist abzuschaffen. Das ist dasjenige, worüber sich die Versammlung im grossen und ganzen einig ist. Nun haben aber die Vertreter von Ungarn sich dahin ausgesprochen, dass dieses System nicht unbedingt zur Anwendung kommen soll, sondern dass in dem Falle, wo die Reise unterbrochen ist und die Ladung in einem Nothafen gelöscht wird, wenn der Ladungsinteressent doch Nutzen davon gehabt hat, doch eine Fracht gezahlt und dieser Nutzen dabei in Betracht gezogen wird. Das ist aber etwas, was wieder auf die Distanzfracht hinauskommt. Daher wird bei der Abstimmung über diesen Vorschlag des Herrn de Nagy im Auge zu behalten sein, dass diejenigen Herren, die dem Vorschlage des Herrn de Nagy beitreten wollen, sich bei der Frage, ob die Distanzfracht abgeschafft werden soll, mit Nein aussprechen müssen.

* * *

M. Franck vous a fait un discours fort clair sur les principes à suivre en prenant les votes et en fixant les résultats de la discussion. C'est, — sauf les indications que l'assemblée donnera au président, pour diriger les votes, — c'est en premier lieu la question la plus importante que nous avons traitée : Est-ce que le systême du fret proportionnel doit être aboli oui ou non ?

On y a fait opposition dans une certaine mesure. On a dit : dans le cas oú le voyage est interrompu le navire aurait le temps de continuer le voyage, ou bien la cargaison est déchargée dans un port de refuge ; dans ce dernier cas,

il faut tenir compte des avantages que la cargaison a retirés de ce que le transport a été fait jusqu'au port de refuge. Voilà une opinion qui diffère de l'autre système — le système anglais — lequel dit : le système du fret proportionnel est aboli, sauf la question de savoir comment cet avantage doit être calculé.

Donc, lorsque nous votons sur cette question essentielle, ceux qui se rallieront à l'opinion de Messieurs les délégués de la Hongrie, auront à voter « non » contre la proposition : d'abolition du fret proportionnel.

Voilà le vote le plus important que nous aurons à émettre ; puis, après avoir tranché cette question de principe, nous prendrons les autres articles et nous nous occuperons du vote sur les autres questions.

* * *

In order to make myself fully understood, allow me just in a few words to give in English what I have said. I have said that M. Franck has very clearly explained what in his view is the correct way of taking the votes and, subject of course to the direction of the meeting, it is the duty of the President to put to the vote the question in the way he thinks just and proper. In my view the principal question which we have to decide here, which will be the main question, and which will furnish the main result of these meetings, is the question whether the system of distance freight is to be abolished. Are we to follow the English system which does not give the right of distance freight to the owner, or are we to grant in such cases a distance freight on the Continental laws? Now there has been a proposition made by the representative of Hungary that distance freight is to be abolished, but he has recommended this : « In case of rupture of voyage

and discharge of the cargo in an intermediate port of refuge and inability of the vessel to continue the voyage, then the advantage is to be taken into account which the cargo derives from the transport having been brought up to the port of refuge. » This is contrary to the system of abolishing the distance freight because in some way or other a compensation is given for part of the freight to the owner of the vessel for having conducted the transport to the port of refuge. Therefore, they who agree with the representative of Hungary and with this view have to vote in the negative on the question which is the first I put to the vote. This is an important point, and it will be, as I may say, a resume in one word of the results, of the Bremen Conference : Whether the system of distance freight is abolished, and therefore as it is the most important vote we have to take and in order to let the world know what is the point of view of the different nations as regards this, I think it correct to take the view of the nations and Mr. Franck will be good enough to give me the list of nations so that I may know how to put the question.

Herr DE NAGY. — Meine Herren! In Bezug auf die Abstimmung muss ich meiner entgegengesetzten Auffassung Ausdruck geben. Ich bin der Ueberzeugung und wir alle sind es, dass kein Gegensatz zwischen dem Amendement, das ich gestellt habe, und dem Prinzip, welches in § 1 zum Ausdruck gebracht werden soll, besteht. Der Gegensatz besteht nur darin, ob eine Fracht bezahlt werden soll oder nicht, wenn die Ware in einem Zwischenhafen zu Gunsten des Verfrachters gelöscht wird. Wenn wir beantragen, dass in dem Falle, wo der Verfrachter einen Nutzen von dem Löschen in einem Zwischenhafen hat, doch die Fracht bezahlt werden soll, so ist das kein Gegensatz zu dem Prinzip. Infolgedessen glauben wir,

dass wir für § 1, Abschaffung der Distanzfracht stimmen und trotzdem unser Amendement aufrecht erhalten können. Der Herr Präsident hat die Frage so gestellt, dass, wer für unser Amendement stimmen will, gegen die Abschaffung der Distanzfracht stimmen müsste. Wir sind auch der Ueberzeugung, dass die Distanzfracht abgeschafft werden muss, und ich bitte, uns Gelegenheit zu geben, dass wir vor der ganzen Versammlung für Abschaffung der Distanzfracht stimmen können. Im entgegengesetzten Falle müssten wir uns der Abstimmung enthalten, damit unser Verhalten nicht ausgelegt werden könnte, als ob wir für Aufrechterhaltung der Distanzfracht seien, wo wir doch für ihre Aufhebung stimmen wollen. Ich bitte — es wäre vielleicht möglich, auf diese Weise abstimmen zu lassen, dass nicht ein Gegensatz konstatiert wird zwischen dem Amendement und dem in § 1 ausgesprochenen Prinzip, sodern unser Amendement zu behandeln wie die andern Ausnahmen. Wir möchten nicht gegen das Prinzip stimmen, wo wir doch dafür stimmen wollen.

Praesident Herr Dr. Sieveking. — Ich kann diese Auffassung nicht als richtig anerkennen. Ich werde aber zunächst darüber abstimmen lassen : Ist das System der Distanzfracht abzuschaffen, vorbehältlich der Abstimmung über das Amendement, ob eine Ausnahme in dem erwähnten Falle gemacht werden soll. Sind Sie damit einverstanden ? (*Allseitige Zustimmung*). Ist die Versammlung damit einverstanden : Das System der Distanzfracht ist abzuschaffen ? Es ist dagegen kein Widerspruch. Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Dann würden wir abzustimmen haben über das von dem Vertreter Ungarns, Herrn de Nagy, gestellte Amendement, dass in dem Fall der Unterbrechung einer Reise in einem Nothafen und der Unfähigkeit des Schiffes, die Reise

fortzusetzen, Rücksicht genommen werde auf die Vorteile, die die Ladungsinteressenten davon gehabt haben, dass die Ladung bis zum Nothafen befördert worden ist. Nach meiner Meinung ist das ein Punkt, der als eine Negation des eben angenommen Prinzips aufzufassen ist — das kann aber dahingestellt bleiben. Wir werden uns also darüber auszusprechen haben, ob nach dem Vorschlage des Herrn de Nagy in diesem Falle eine Vergütung zu gewähren ist, oder ob man stramm und starr das Prinzip durchführen will, dass auch in einem solchen Falle, wie es das englische Recht vorzieht, dem Schiffer eine Vergütung nicht zukommt.

* * *

I have explained, I believe, very distinctly already what is the vote we have to take, and I need not put in French or English the views which I have on the question of voting. I put to the vote the following amendment of the representative of Hungary : « That in the case of the rupture of voyage, in the discharging of the cargo at an intermediate port of refuge and the inability of the vessel to continue the voyage, is a compensation to be given to the shipowner to the amount of the advantage that is derived from having been forwarded to the port of refuge in some way or other ». Yes or no ?

* * *

Es ist klar, dass die Resolution, die angenommen ist und die an die Stelle des Artikels 1 gesetzt wird, den Ausgangspunkt unserer ganzen Resolution bilden muss. Eben klar ist, dass die folgenden Bestimmungen nicht mehr Ausnahmen von diesem Prinzip sind, sondern dass die folgenden Bestimmungen in Artikel 2 und 3 den Anfang

eines Gesetzes über das Seefrachtrecht überhaupt bilden, und zwar bilden sie nur den Anfang. Denn wie Herr Franck richtig auseinandergesetzt hat, bleiben noch eine Menge von Fragen übrig, die ebenso wie die in den Artikeln 2 und 3 behandelten beantwortet werden müssen, um zu einem vollständigen, für eine internationale Beratung und Festsetzung brauchbaren Gesetzenwurf zu gelangen. Wenn wir die Artikel 2 und 3, wie sie vorliegen, den Regierungen allein vorlegten, so würden sich die Regierungen sofort dahin äussern : Das ist ja eine ganz unvolkommene gesetzliche Bestimmung, die weiter ausgebildet, weiter ausgeführt werden muss. Ich erinnere nur an die Fälle, die Herr Autran erwähnt hat, ferner an vorausbezahlte Frachten. Es ergeben sich eine Menge von Fragen, die beantwortet werden müssen und die die Versammlung zu beantworten gar nicht in der Lage ist. Da es aber einen sehr erwünschten und sehr grossen Fortschritt bedeuten würde, wenn sich die seefahrenden Nationen über das Seefrachtrecht überhaupt verständigten, so würde eine weitere Vorberatung der Frage durch eine Kommission gewiss im allgemeinen Interesse sein. Es würde sich nur fragen : soll diese Kommission eine Direktive erhalten, die durch eine Abstimmung über die Artikel 2 und 3 gegeben würde, und die für sie bindend sein soll, oder nicht ? Es könnte vielleicht empfehlenswert sein, wenn man dem Vorschlage beitritt, die Frage an eine Kommission zu verweisen, ohne ihr eine bestimmte Direktive zu geben, das Resultat der Abstimmung über die in Artikel 2 und 3 behandelten Punkte könne man dann gewissermassen als Resultat einer ersten Lesung über diese Frage ansehen und die Kommission sodann mit der Bearbeitung der weiteren Fragen beauftragt werden. Bei dieser, wie mir scheint sehr klaren Sachlage möchte ich mir erlauben, den Vorschlag zu unterbreiten, dass, vorbehältlich der

Frage, ob wir über die in Artikel 2 und 3 behandelten Fragen abstimmen wollen, die Sache behufs Ergänzung der Vorschläge und einer Beratung über ein internationales Seefrachtgesetz an eine Kommission zur Berichterstattung an das Comité Maritime International und an die Konferenz zu verweisen.

* * *

What I say is this : By having resolved that the system of distance freight is abolished it is clear that what is said in Articles 2 and 3 of the Report of the Paris Committee is no longer an exception but is part of the commencement of the code of affreightment in maritime law but that this code is not complete, and that there are several questions, parts of this law, treated in Articles 2 and 3, and therefore it seems advisable in order to properly complete a code of affreightment, which would be a great benefit, of course, to the public, to be drafted, that this matter ought to be referred back to the Committee in order to complete the proposals now contained in Articles 2 and 3, because, as I need not explain any further, this is the commencement only of the law, and does not exhaust the law of affreightment at all. The question is whether the vote ought to be taken on Articles 2 and 3 in order to bring about the resolutions which may be considered as the resolutions of the first reading or whether we should leave the whole question open to the Committee to report upon. That would be a further question, and there may be different opinions about it, but the main and principal question which I whish to put to the meeting is whether it pleases the meeting to refer the rest of the matter back to the Committee in order to prepare the draft of a law of affreightment to be considered by the Comite Maritime International and by the Conference on a later occasion.

*
* *

En somme, il est inutile de voter en première lecture. Je ne puis vous cacher que c'est une matière dans laquelle une rédaction précise et exacte peut faire beaucoup pour rallier l'unanimité. Nous prendrons donc les explications qui ont été données comme l'expression des sentiments de la Conférence ? (*Adhésion*).

Ich möchte also die Versammlung fragen, ob sie damit einverstanden ist, dass die Vorschläge Artikel 1 und 3 an eine Kommission zurückverwiesen werden, um weiter darüber Bericht zu erstatten und diese Vorschläge zu ergänzen durch Ausarbeitung eines internationalen Seefrachtgesetzes behufs einer Vorlage an das Comite Maritime International und später an die Konferenz.

Ich glaube, dass wir damit einen guten Schritt vorwärts getan haben. Dann würde es sich nur noch darum handeln, die Mitglieder der Kommission zu bestimmen. Wenn es nicht unbescheiden ist, möchte ich Sie bitten, auch mich in diese Kommission zu wählen ; die Arbeiten in der Kommission würden mir sehr erfreulich sein. (*Lebhafter Beifall.*)

M. Louis Franck. — Monsieur le Président Sieveking vient d'annoncer qu'il veut bien faire partie de la Commission qui s'occupera à nouveau de l'avant-projet sur le Fret. C'est un gage de succès. (*Appl.*)

M. A. Beernaert. — Je voudrais faire la proposition à Lord Justice Kennedy de faire également partie de cette sous-Commission. (*Appl.*)

Lord Justice Kennedy. — I should be verry hapy to give my services.

PRAESIDENT HERR DR. SIEVEKING. — Dem Bureau soll es also überlassen bleiben, die Mitglieder des Ausschusses zu bestimmen.

(*La séance est levée. — The Session is adjourned.*)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

AFTERNOON SITTING

PRÉSIDENCE DE LORD JUSTICE KENNEDY

LORD JUSTICE KENNEDY IN THE CHAIR

THE CHAIRMAN. — Gentlemen, there were still left untouched two of the Articles which were proposed by the Commission of Paris in reference to the freight, but it will probably be the opinion of all of you that after the reference back to the Committee of Articles 1, 2 and 3 we had better leave for them also the consideration of Articles 4 and 5 that have not been discussed, because it would be little better than waste of time to merely discuss again, and refer upon certain matters of detail, the various views to a vote when the whole thing will have to go back to the Commission to consider when they make their complete draft, but if there are any to whom a different view seems better we may have time possibly after discussing the question of compensation in the case of personal injuries, if it should be the general wish, to refer to those matters again, but subject to your approval it is proposed by the Secretaries that we should consider this afternoon the interesting and important question of compensation in the

case of personal injuries. You have all before you avery excellent synoptical summary prepared by the Committee of cases of compensation in the case of personal injuries. That synoptical summary has been drawn up from the reports which were sent by the different nations in answer to questions addressed to them as to the law of each country. It is not proposed to-day to discuss any question of how the compensation should be either assessed or limited. That is a question which it is not convenient to discuss to-day, and which in some sense has been or will be discussed elsewhere. Therefore it will do no good to discuss it here. We have quite enough in the important question as to the views which we shall have the opportunity of collecting from actual speech with regard to the law of different countries and that law has to be considered from three different points of view. When there is a ship which may do injury to another ship at sea there are several classes of persons who may be injured. There are those who may be injured who have made a contract of carriage with the ship which suffers hurt, the carrying ship, as it is called. The shipowner has undertaken in his ship to carry those passengers under the terms of a contract with them, and the question arises to what extent, apart from special contract, ought a passenger to be entitled to recover from the ship with whose owners he has contracted for safe carriage to the port where he will land. Then there is also, of course, the passenger on board the other ship whom we may suppose to be injured by the collision caused by the colliding ship. His right may be a double right. He will have a contract with the ship that carried him which will regulate his rights of damage if the contract is broken by his being injured during the passage. He will also have a right of action for negligence if he can prove that the other ship has, by the mismanagement of

that ship caused him personal injury, and, besides personal injury, the question arises as to how far, if at all, either in the case of a person who has a contract with the ship that carries him or in the case of one who is killed by the action of another ship which is a wrong-doer, the relations, if death ensues from the injury, ought to be entitled to a remedy either against the ship which has carried their wage-earner or how far they are entitled to sue the person who is the owner of the ship which has collided with the ship in which their wage-earner was carried and so killed him; in other words, what remedies, if any persons connected by family and dependent upon the support of a man who is killed in a collision should be entitled to claim, first, against the ship which carried the deceased, and, secondly, against the ship which has caused the death by coming into collision with the ship which carried him. So much for passengers on board.

Then there is the third class which is a question of great interest in these days no doubt to all European countries and I presume also the United States of America and elsewhere, as to how far, if at all, the owner of a vessel ought to be made responsible to the workmen who may be employed by him upon his ship either as sailors while the ship is being navigated, and when a crew, as it is called in England, is on board, or in regard to those workmen who are not sailors but who are employed from time to time in port, either in unloading the ship or in repairing the ship or in doing services on board which might possibly be done by a sailor when the full crew is there, but work which is in fact done by men whose business and avocation is that of workmen, either as carpenters or boiler-makers, or even in manual employement, but still as the servants of the shipowner temporarily when the ship is in port. We are not here at all to discuss to-day

the extent to which possibly the liability should extend; we are not here to discuss at all whether there should be a limitation of that liability either in our English fashion or in the fashion which has approved itself to several Continental nations in limiting the responsibility of the shipowner in either case to the value of his ship, and its accessories. What we wish to do with your assistance, what is presumed to be the wish of this Committee to do this afternoon, is to try to ascertain accurately the views of various countries as to what should be the right of claim, whatever might be the fruits of its assertion in either of these cases, the case of the passenger by contract, the case of the passenger on a ship who is injured or killed by another, and the case of the workmen, whether sailor or other, who happens to be employed on a ship in port by the owner of that ship for the purpose of his business connected with that ship. There may be very important questions arising afterwards as to how that should be enforced, and there again it would be desirable to ascertain, and very important I think for particular purposes, to have the views of the Committee as to how far that should be enforced, if it is to be enforced at all, either against the persona, that is against the owner by action, or enforced against the res, that is against the ship, by proceeding in rem, but whether either or neither of those courses should be adopted, one wishes to know what is the view of those who represent various countries as to both their present practice and any desired improvements in the universal practice which we hope to forward in these matters. We in England, for example, have a Workmen's Compensation Act. In that, I believe, we stand alone in that exact form. In the form of contributory insurance, I believe, it exists to some extent in other countries, in Germany and elsewhere, but it is not

at all the question of what the extent shall be or how far it should be limited that we have to discuss. It would be both useless and undesirable to do it here to-day, but whether and how far there should be a remedy at all.

M. Louis Franck. — M. le Président a indiqué à l'assemblée qu'il faut qu'il soit bien entendu que les questions qui nous sont posées, n'ont pas trait à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages corporels et pertes de vies humaines.

Il s'agit uniquement de rechercher quelles sont les bases d'un recours en responsabilité qui peut être exercé contre le propriétaire de navire, lorsqu'un accident a entraîné la mort ou des blessures. Ce sera à d'autres occasions que vous aurez à discuter comment cette responsabilité, si elle est admise, se traduira dans la pratique et jusqu'à quelles limites elle ira.

Quant aux questions soumises en ce moment à la Conférence, Monsieur le Président en a signalé l'étendue, la complexité et l'intérêt. Il vous a dit qu'à un triple point de vue, — des passagers à bord, des tiers se trouvant à bord d'un autre navire et lésés par une faute, et puis en troisième lieu au point de vue des équipages et des ouvriers que l'on peut assimiler aux équipages, — pour chacun de ces groupes de problèmes, il faut se demander à qui appartient l'action et sur quelle base une indemnité pourra être accordée. Sera-ce sur la base du droit commun, ou bien suivant un forfait convenu, comme le propose un projet américain. Enfin, les différentes questions qui ont été formulées dans le questionnaire que vous avez sous les yeux et auquel la plupart des associations nationales ont déjà répondu. En terminant, M. le Président a encore une fois insisté pour que les orateurs se pénétrent bien de la base du débat. La question de la limitation de la respon-

sabilité à concurrence de £ 15 par tonne, ou sur la base du système adopté à Londres n'est pas en discussion en ce moment ; il s'agit simplement qui aura le recours et quelle sera la base même de ce recours, enfin, de quelle manière il pourra être exercé.

M. F. C. AUTRAN. — Messieurs, après l'exposé si clair qui vous a été fait par M. le Président, le sujet de la discussion d'aujourd'hui se trouve par le fait très étroitement limité. Nous n'avons en effet pas à examiner cette question extrêmement importante de savoir s'il convient d'introduire dans une législation internationale le système forfaitaire de £ 15 par tonne de jauge adopté par la loi anglaise, ou de savoir si au contraire on doit maintenir le principe de la fortune de mer, le principe de la responsabilité limitée au navire lui-même, tel que ce principe a été adopté par les législations continentales et même, si mes renseignements sont exacts, par la législation américaine.

Ainsi que M. le Président vous l'a dit, il y a trois catégories de personnes qui peuvent être intéressées. Je suivrai à cet égard un ordre inverse de celui qui a été suivi par Lord Justice Kennedy. Je commencerai d'abord pas parler des employés, des ouvriers qui sont chargés par le propriétaire de navire du chargement et du déchargement, de l'arrimage de la cargaison. A cet égard, je vous dirai qu'à mon humble avis, il est absolument impossihle de règler une question de cette nature par une entente internationale. En effet, ces questions d'assurances ouvrières sont des questions qui sont du domaine national, du domaine municipal, comme diraient nos amis anglais. Chaque pays, suivant ses mœurs, suivant ses coutumes, chaque pays, quelque soit son régime politique, sera plus ou moins disposé à donner des compensations plus ou moins amples à cette classe si intéressante de travailleurs, et par con-

séquent, je crois qu'on s'exposerait d'avance à un échec certain si on voulait règler par une entente internationale d'une manière uniforme, les questions d'assurance ouvrière, qui doivent rester d'après moi, le domaine de chaque pays pour être réglées de la façon dont chaque gouvernement l'entend.

Reste la seconde catégorie de victimes éventuelles : c'est l'équipage de chaque navire.

Or, dans presque tous les pays, à l'heure actuelle, les risques professionnels des matelots sont couverts par des caisses d'assurance. En France, la loi de 1898, complétée par une loi de 1902, a créé une caisse de secours et d'assurance mutuelle entre tous les matelots. En Angleterre, tout récemment, on a étendu aux marins le Workmen's Compensation Act, et en Italie, comme veut bien le faire remarquer M. Berlingieri, la situation est la même. De telle sorte que lorsqu'il arrive un sinistre, si des gens de l'équipage viennent à périr et si c'est le navire qui porte les victimes qui est en faute, les héritiers de ces victimes se font payer l'indemnité par la Caisse d'assistance du pays auquel appartient le navire. Si au contraire, c'est l'autre navire qui est déclaré en faute, les victimes de cet accident commenceront toujours par se faire payer par la caisse nationale de leur pays. Je ne sais pas si vous suivez bien mon raisonnement ; mais supposez un navire anglais entrant en collision avec un navire allemand et dans ce sinistre, le navire allemand est coulé et il est déclaré plus tard que c'est le navire anglais qui est en faute, à la suite d'un procès qui a lieu devantla juridiction compétente. Croyez-vous que les parents des matelots attendront l'issue du procès qui se débattra ? Les héritiers des matelots allemands commenceront certainement par se faire payer par la caisse d'assurance allemande, et s'il y a un reeours à exercer, ce sera la caisse alle-

mande qui aura à excercer ce recours contre le navire anglais.

Voilà quelle sera la situation dans l'état actuel des Caisses d'assurance existant dans tous les pays.

Or, est-il bien nécessaire, est-il indispensable de donner aux Caisses d'assurance contre accidents professionnels des matelots, qui peuvent exister dans les différents pays, un recours les unes contre les autres. Quant à moi, je ne le crois pas. Toutefois la question reste ouverte à cet égard. Mais le point sur lequel je tiens à appeler votre plus sérieuse attention, c'est qu'en ce qui concerne les équipages et leur famille, ils sont en quelque sorte désintéressés de la question; il suffit que pareil sinistre entraîne des conséquences dommageables, pour que les victimes, leurs héritiers ou représentants, soient remboursés par la Caisse d'assurance nationale du pays auquel ils appartiennent, et une fois qu'ils sont remboursés, c'est fini ; peu leur importe que ce soit leur navire — « the carrying ship » — qui est déclaré en faute, ou que ce soit l'autre navire : eux, ils sont désintéressés par leur assurance.

Voilà un point de vue tout à fait spécial qui nous permet d'envisager cet objet sous un jour absolument nouveau.

Reste alors la question des passagers. Là, comme l'a bien fait remarquer Lord Justice Kennedy il y a quelques instants, il y a deux catégories de passagers : les passagers du « carrying ship » qui peut être en faute, et les passagers à bord du second navire, qui n'a rien à se reprocher.

En ce qui concerne le « carrying ship », les passagers sont encore une fois désintéressés de cette question. Pourquoi ? Parce que dans les billets de passage de toutes les compagnies du monde se trouve la « negligence clause » d'après laquelle les propriétaires de navire ne sont pas responsables de fautes nautiques — et cette

impossibilité de rendre les armateurs responsables de fautes nautiques de leurs préposés, est une nécessité tellement impérieuse, que lorsqu'en Amérique, on s'est préoccupé d'étendre la responsabilité des armateurs pour ne pas leur permettre de s'affranchir de toute responsabilité, et qu'on a promulgué cette loi connue sous le nom de « Harter Act » on a bien spécifié qu'il était parfaitement possible aux armateurs de s'exonérer des fautes nautiques de leurs préposés. Par conséquent, vous ne pouvez supposer qu'aucun pays du monde ira interdire d'insérer la « negligence clause » en ce qui concerne les fautes nautiques des préposés des armateurs. Il ne reste donc en réalité, comme intéressés dans cette question que les passagers du navire qui aura été victime d'un accident causé par la faute d'un autre navire. En réalité si l'on serre la difficulté de près, c'est cette seule catégorie de personnes qui est intéressée, et à cet égard, il est bien certain que ces passagers peuvent avoir un intérêt considérable, et c'est ici que la question devient extrêmement délicate, parce qu'un petit bateau, si petit qu'il soit, peut causer des pertes et des dommages incalculables. Prenez par exemple un de ces grands « liners » qui font la traversée de l'Atlantique et dont nous avons pu admirer ici même des échantillons extrêmement remarquables, ayant à bord un équipage ou des gens de service dont le nombre atteint 900 ou 1000 ; des passagers et des émigrants qui peuvent représenter 2000 à 2500 personnes, de telle sorte que vous avez en tout à bord 3000 à 3500 personnes qui forment presque la population d'une petite ville. Supposez qu'un bâtiment de cette taille soit coulé par un petit bateau. Est-ce un rêve cela ? Aucunément. Nous avons eu malheureusement la « Bourgogne » de la Compagnie Transatlantique qui, par un temps de brouillard a été coulé par un bateau anglais jaugeant à peine 800 à 900

tonnes, et malheureusement, un nombre considérable de vies humaines ont été perdues.

Est-il alors possible que l'on étende la responsabilité de petits armateurs dans de semblables proportions et que vous ayez l'idée de modifier le système existant? Je ne le crois pas, parce qu'étant donné le risque que court le moindre petit navire de couler des bâtiments dans lesquels se trouvent transportés un nombre aussi considérable de vies humaines, les primes que vous demanderaient les assureurs seraient tellement élevées qu'aucun armateur ne pourrait les payer, parce qu'il n'en aurait pas les moyens.

J'ai fait valoir ces quelques considérations avec d'assez longs commentaires, dont je vous prie de m'excuser; mais j'ai tenu à vous faire part du sentiment que j'ai éprouvé lorsque j'ai reçu le questionnaire qui nous a été adressé par le Comité Maritime International. Et pour dire un dernier mot, nous allons nous réunir à Bruxelles dans quelques jours, pour étudier, diplomatiquement cette fois, le projet de traité international relatif à la responsabilité des propriétaires de navires. Ce projet international ne vise, comme vous le savez, que les accidents aux marchandises, et nous avons eu toujours bien soin, dans les conférences qui ont précédé l'élaboration de ce traité, de laisser de côté la responsabilité des armateurs à raison d'accidents corporels et de pertes de vies humaines, parce que nous pensions que nous mettrions le feu aux poudres. J'ai eu l'occasion de parler de cette question avec plusieurs délégués et ils ont exprimé leur pensée que si l'on venait par malheur jeter cette question sur le tapis en ce moment, à propos du projet de traité sur la responsabilité des propriétaires de navire, « it would be a wreck », ce serait un naufrage pour le projet qui est actuellement soumis à la Conférence diplomatique. Je crois donc que nous ne

devons avancer qu'avec prudence, et si nous voulons faire aboutir le projet de traité international qui est actuellement au point d'aboutir, je vous le répète : nous devons nous garder de prendre des résolutions et de nous livrer à des discussions qui seraient de nature à compromettre le sort d'une réforme qui est cependant ardemment désirée par tous ceux qui sont au courant de la question.

JUDGE BRADFORD (U. S. A.). — Mr. Chairman and Gentlemen, I do not know that this subject is in a condition now that really calls for any argument in favour of any specific provision. It seems to me that the matter as it is presented to this Conference now is in a very general and indefinite shape, and that we are hardly prepared to take action upon any specific points that may be involved. I should infer from the remarks made by Lord Justice Kennedy that what he thinks desirable at the present time to have is rather a statement of existing laws in different nations than an argument in favour of any specific proposition.

Now under the general maritime law as administered in the United States where injury results from negligence on a ship, and death does not ensue, as a general rule the injury is considered the result of a maritime tort, and, it being a maritime tort, the person suffering the injury may maintain in personam for the recovery of damages, or in rem against the vessel itself. That is the general rule undoubtedly in America. With that rule we are very well satisfied. Of course that rule is subject to certain qualifications in the case of fellow servants. My understanding is that when the injury results to one man from the negligence of one who may be treated and considered fairly as a fellow servant the common law doctrine comes in which will prevent a recovery, but, subject to that

exception, generally the remedy is in personam and also in rem, and with us that system has worked very satisfactorily. I am not aware that any distinction has ever been drawn or will be drawn in America, unless the maritime law should be very much changed, between the different classes of cases suggested or enumerated by Lord Justice Kennedy. In other words, it is a question of negligence : Was the management of the ship at fault? Was there negligence? Was the ship improperly equipped? Was it in an imperfect condition, and was that the occasion of the injury? Now whether the negligence is to be considered as consisting in the faulty management or in the imperfect and negligent condition of the ship, in either case it is a maritime tort for which damages may be recovered, and may be prosecuted, as I say, either in personam or in rem. Now of course when the person injured is under a contract of carriage there may be a proceeding on the contract, but that would not affect the right of the injured person to proceed for damages for the tort considering the matter as a matter of tort, and I do not conceive that there is any difference. In fact it seems to me to be wholly immaterial whether the negligence is negligence on the part of the ship or the management of the ship carrying the injured person or on the part of another vessel ; if there be negligence and the injury is the result of that negligence then there can be a recovery under the general maritime law as administered in the United States.

Now with respect to rights to recover damages in case of death that right does not exist in the absence of a Statute there we have no United States Statute allowing the recovery of damages in the case of death ; and in the absence of such a Statute there can be no recovery of damages unless there be a Statute of the particular

State to which the vessel is considered to belong, where the vessel is owned, and under those circumstances the vessel is considered though floating as a portion of the territory of the State, and where the negligence occurs which results in the death and the Statute of that State provides for the recovery of damages, in such case there may be a recovery, and the method to be pursued, the particular proceeding, of course will depend upon the provisions of the Statute containing the right, but the Courts of the United States in the exercise of their admiralty and maritime jurisdiction, the right having been created by the Statute, but relating to a maritime matter, consider that it comes properly within their jurisdiction and will enforce it. I do not know that I can add anything more. My general understanding is that where such Statutes exist they are propagated upon the existence of a fault or negligence ; in other words, such a condition of things as would allow the action to be maintained by the injured person had death not ensued, carries that well recognised right a step further, and notwithstanding the fact that death has ensued the action may be brought for the benefit of those more immediately interested in the life of the deceased. I may say that the Maritime Law Association of the United States is in favour of the passage by Congress of a general Act allowing the recovery of damages for death in the case of negligence where death has resulted from such negligence as would have warranted the recovery of damages by the injured person had death not resulted. I believe I have stated all the considerations which occur to me as material to the suggestions of the Chairman.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. le Juge Bradford a demandé la permission de résumer brièvement l'état de la législation des Etats-Unis sur la question. Le

principe qui sert de base à cette législation est que dans tous les cas, il n'y a de recours que sous l'empire des règles générales sur la faute, sous forme — comme nous le dirions sur le Continent, — de quasi-délit. Il importe donc en tous cas que l'on démontre l'existence d'une faute ou négligence, qu'il s'agisse de passagers — ce qui est un contrat de transport; qu'il s'agisse de l'équipage — ce qui est un contrat d'engagement. ou encore qu'il s'agise de tiers n'ayant pas de contrat. Cette règle s'applique aussi en cas d'accident causé par la chose, vice de la chose qui donne lieu à responsabilité s'il y a faute prouvée à charge de celui qui doit veiller au bon état de cette chose. Mais M. le juge Bradford nous a en même temps signalé que d'après le droit fédéral des Etats-Unis, il n'y a pas d'action pour lésions corporelles en cas de mort. Il n'y a pas de loi fédérale sur la question ; il n'y a que des lois qui ont été promulguées dans différents États de la Confédération.

Il a ajouté que la Maritime Law Association of the United-States a fait présenter au Sénat américain un projet de loi qui créerait un droit au recours et que dans les dispositions de ce projet figure le système d'un recours forfaitaire limité à $ 5,000 pour chaque cas, pour passagers.

M. Léon Hennebicq (Bruxelles). — Messieurs, je n'ai que quelques mots à dire, qui seront à la fois un exposé sommaire de ce que peut être le droit belge en la matière et d'autre part, au moins sur certains points, une réponse à ce que M. Autran nous a dit tout à l'heure.

Si je comprends bien l'examen des différentes catégories qu'on doit passer en revue dans ces questions de responsabilité et qui sont les équipages et ouvriers des ports, les passagers et enfin les tiers, les réponses que M. Autran nous a données tout à l'heure étaient de nature à nous amener à cette conclusion que des deux classes de responsabilités qui existent en matière maritime, la responsabilité contractuelle n'existait pas, et qu'en pratique était seule possible la reponsabilité du quasi-délit. Or, comme le touchait du doigt, au début de la discussion, avec une prévision vraiment fort juste Monsieur le Président, c'est la question des preuves qui n'est pas la même dans les deux cas. Quand nous sommes en matière de responsabilité

contractuelle, la preuve à faire par la personne lésée n'est pas la même que lorsqu'on se trouve en matiére de quasi-délit, et de toutes les considérations de M. Autran, j'ai retenu que la malheureuse victime d'un accident en matière maritime, n'avait à sa disposition que le recours en responsabilité quasi-délictuelle, c'est-à-dire, à son point de vue, la situation de preuve la plus fâcheuse, puisque dans une matière où le transport mécanique et les engins mécaniques abondent, les cas douteux et les cas de preuve difficiles se font de jour en jour plus nombreux.

Cependant, au moins en Belgique, présenter la question de cette manière n'est pas conforme à la réalité des choses et à la réalité du droit. En effet, ceux qui sont victimes d'accidents maritimes n'ont pas que cette dérisoire ressource de l'action aquilienne à leur disposition ; ils ont autre chose.

Assurément, mon honorable contradicteur a parlé d'une responsabilité contractuelle, mais il avait l'air de croire que le régime qui existait actuellement suffisait, soit en fait, soit en droit, à couvrir toutes les susceptibilités. Il nous a dit, en ce qui concerne les ouvriers et les équipages : les ouvriers des ports ! mais il y a une loi sur les accidents du travail. Les marins et équipages ! Mais il y a des caisses d'assistance pour les gens de mer. Et par conséquent l'indemnité qui sera, du fait de ces lois sociales, touchée pour l'accident, suffira à satisfaire son dommage. C'est vrai dans la mesure où ces Caisses d'asistance et où ces lois accordent des indemnités aux victimes d'accidents. Mais comme elles n'accordent jamais que des satisfactions qui sont beaucoup au-dessous du dommage réellement souffert, ce n'est pas suffisant de présenter ces réparations comme complètes. Si la victime d'un accident devait, sur le pied du droit commun, obtenir une indemnité, cette

indemnité serait considérablement supérieure à celle de la Caisse d'assistance.

Et en ce qui concerne les passagers, on dit : il y a des clauses d'exonération sur les billets de passage. C'est vrai ; mais est-ce qu'il est aussi vrai de dire que ces clauses d'exonération, qui ont donné lieu à tant de débats il y a un certain nombre d'années en ce qui concerne le transport des choses, ne vont pas donner lieu à autant de débats pour ce qui concerne le transport des personnes ? Car il y a une profonde différence entre une ville flottante qui transporte des existences humaines très précieuses et des fortunes, des expériences, des avenirs, — toutes choses difficiles à transposer en chiffres, — et un cargo-boat qui transporte des marchandises inertes, et vouloir prétendre qu'on peut étendre la jurisprudence au sujet des clauses d'exonération dans les connaissements aux billets de passage c'est aller loin, d'autant plus que ces clauses ne couvrent pas toutes les hypothèses : elles ne sont applicables que pour les fautes nautiques. Mais précisément dans les transports maritimes, où les engins mécaniques abondent et où la force mécanique prend le dessus sur la direction humaine, pour ce qui concerne tout cet ordre d'accidents qui se rapportent aux choses et non plus aux personnes, aux intruments mécaniques principalement et non plus seulement aux fautes de direction nautique, les clauses d'exonération des billets de passage n'ont plus de valeur et n'ont plus de force. D'autant que si, comme vous le savez dès à présent, en droit commun, on peut s'exonérer de sa faute pour les choses inertes, c'est d'après des législations plus ou moins sévères. Il y a dans certaines législations la barrière du dol ; mais dans d'autres, la barrière de la faute lourde est beaucoup plus fréquente. Par conséquent, il ne serait pas vrai de dire que les clauses d'exonération inscrites sur les billets de passage sont de

nature à rejeter du débat la discussion en ce qui concerne le contrat de transport et de dire que la question de responsabilité ne se pose que lorsqu'on se trouve en présence d'une action contre l'autre navire, action qui, celle-là en effet, se meut dans les limites du droit commun en matière de quasi-délit.

Il y a donc autre chose. et le droit commun ne se compose pas seulement de cette question à résoudre : quels vont être les rapports entre la personne qui a souffert un dommage à bord d'un navire et l'autre navire qui a causé le dommage ?

Les relations contractuelles existent tant entre les personnes de l'équipage et l'armateur qu'entre le passager et le transporteur, et à cet égard, il y la question de preuve.

Comment cette responsabilité va-t-elle se dénouer ? Va-t-on se trouver dans les termes de l'action aquilienne c'est-à-dire que les membres de l'équipage et les passagers seront sur le même terrain que ceux qui sont à bord de l'autre navire, et devront par conséquent faire la preuve de la faute ; ou bien va-t-on se trouver en présence d'une présomption de faute, soit qu'elle ait sa source dans l'obligation du transporteur vis-à-vis du passager, ou dans l'obligation de l'armateur vis-à-vis de ses propres gens de service, ou bien du contrat d'engagement, ou enfin, quelle est sa source ? Suivant un certain nombre de législations, la présomption de faute pèse sur le propriétaire d'une chose qui est cause du dommage. Il y a faute présumée non seulement en droit belge, mais dans bon nombre de législations et cette présomption de faute se fonde sur des considérations qui sont faciles à comprendre, par exemple en ce qui concerne le contrat de transport. Voilà un armateur qui doit connaître son navire — instrument qui constitue à la fois le véhicule de transport et le logement

des passagers, endroit dans lequel il faut passer un certain nombre de jours, y vivre d'une manière complète et voir son existence dépendre du logis dans lequel on se trouve. De ces deux personnes qui sont en présence — l'émigrant qui entre dans le bateau, qui n'a souvent aucune connaissance des choses de la navigation, qui est un profane, — et le transporteur dont c'est l'obligation professionnelle, sur les épaules de qui vont peser les risques maritimes ? Et dans les cas douteux où il est si difficile de faire la preuve de la faute en matière de quasi-délit, sur les épaules de qui le risque va-t-il être reporté ? Voilà toute la question. Car quand j'examine ce point en matière maritime, surtout avec les risques de transport en matière de navigation contemporaine, je trouve au fond une question, qui n'est peut-être pas une question de responsabilité mais une question de risque professionnel, qui assurément n'est pas tout à fait la même que la question du risque en ce qui concerne un industriel qui a des engins mécaniques à sa disposition et qui emploie des ouvriers. Cependant là aussi dans une large mesure la législation a reconnu que le droit commun était un poids trop lourd pour ces faibles épaules, et dans certaines théories, on a renversé la preuve de la faute, et, dans les lois sociales, on a inventé le forfait et c'est je pense, dans cet esprit et avec cette tendence que l'Association Belge a répondu au questionnaire.

Je pense que c'est dans le sens du renversement de la présomption de faute et du forfait que la solution de ces questions très graves (puisque ce sont de précieuses vies humaines qui sont en jeu) va pouvoir être trouvée. On se dira que seul peut parer aux multiples risques maritimes et mécaniques, celui dont c'est la profession, l'armateur, le transporteur, comme déjà en matière de droit commun, notamment en matière de transports terrestres, le transporteur est responsable s'il ne prouve pas — et ce principe

est général pour toutes les obligations de faire — le cas de force majeure ou le cas fortuit. Une chose est certaine c'est qu'il s'est engagé à transporter ces personnes à destination ; il ne l'a pas fait ; il n'a donc pas rempli son obligation ; est-il en droit de se plaindre si le fardeau de la preuve est rejeté de son côté ? Mais, dit-on alors, et avec raison : ce serait charger les armateurs de risques considérables ; ce serait rendre la profession impossible !

Les industriels ont dit la même chose, et c'est la raison pour laquelle faisant justice et déférant à leurs observations, on a inventé le système d'indemnité à forfait et que, mettant sur les épaules de l'industriel la plus large part des responsabilités, par une compensation, on en a réduit le chiffre et on a accordé aux victimes des accidents des réparations moins amples, moins considérables, assurément, que celles du droit commun, mais infiniment plus sûres, puisqu'elles se présentent sans difficultés et que les questions de preuve sont écartées.

Telles sont les observations qui, je pense, justifient les conclusions de l'Association Belge.

(*Verbal translation by* Mr. Louis Franck

May I translate in a few words what has fallen from Professor Hennebicq. He says the question is not so simple as it appears to have been treated by M. Autran. First, as to the law of compensation, it does not solve all the questions which may arise, for instance, as to workmen temporarily on board, the law of compensation only applies between them and their direct employers, and they may be a stevedore firm and not the shipowner. Secondly, as far as passengers go, the question of what must be the onus probandi, on whom it must rest to prove the basis of the action, is a matter in dispute. It may be maintained that for the passenger there is a contract of carriage, that the shipowner has undertaken to land the passenger in the state he started when he came on board, and that it is on him to prove if some accident occurs that accident was not through his default, but through the negligent state of the ship or part of the ship. Then there is the objection of M. Autran as to the negligence clause, to

which Professor Hennebicq objected, that the value of the life clause, as far as life claims are concerned, has not been yet definitely tested. Then M. Hennebicq proceeded to point out that in his opinion there is a presumption of fault on the shipowner in the contract of carriage of persons, but that the way of solving the difficulty would be that, by an international law, the amount of damages which may be claimed in each case, should not exceed a certain amount as is proposed in the American Bill.

M. LE PROF. BERLINGIERI. — Je voudrais demander si le « Harter Act » s'applique aussi aux dommages corporels ?

Mr. PAGE (San Francisco). — No ; its heading is « An Act affecting Bills of lading ».

HERR HINDENBURG (Kopenhagen). — Als Repräsentant der dänischen Gesellschaft halte ich es für meine Pflicht, zu konstatieren, was dänisches Gesetz in dieser Beziehung ist. In Kürze kann man sagen, dass in der Praxis der Reeder für persönliche Verletzung und Tötung nicht verantwortlich ist. Und wir sind der Ansicht, dass dieses Gesetz nicht geändert werden sollte. Das ist die Meinung unseres Verwaltungsrates und ich darf sagen, dass sich darunter auch hervorragende Männer, so der Minister für Handel und Schiffahrt in Dänemark befinden. Und nun will ich sagen, wie unser Gesetz ist. Es beruht auf einem Urteil des höchsten Gerichts. Der Fall war, dass ein Reeder zum Schadenersatz verurteilt war, weil man davon ausgegangen war, der Kapitän habe sich einer Irrung schuldig gemacht und dadurch war eine Tötung hervorgerufen. Er wandte sich dann an das höchste Gericht und dieses hat die Meinung vertreten, dass freilich ein Reeder verantwortlich sein kann, wenn eine wirkliche culpa vorliegt, aber das eine solche vorliege, ist bei weitem nicht immer gesagt, wenn der Schiffer sich geirrt hat. Man muss

die Nachlässigkeit beweisen und auch Rücksicht darauf nehmen, wie schwierig seine Lage war und wie es notwendig war, in der schwierigsten Lage sofort eine Entschliessung zu fassen. Wir haben es in Kopenhagen erlebt, dass wir mit einem Kapitän über eine Kollisionssache berieten und da wurde der Kapitän gefragt: Wie würden Sie unter diesen Umständen manöveriert haben? Der Kapitän wollte sich besinnen, da wurde ihm aber gesagt: Nein, nicht erst lange besinnen, sondern augenblicklich sagen, was Sie in diesem Falle getan hätten! Das ist die Situation, in der sich ein Schiffer im Augenblick einer plötzlichen Gefahr befindet. Er kann sich da irren, aber ein Verschulden wird ihm schwer nachgewiesen werden können. Andere Leute irren auch, auch Richter mögen irren, und sie können doch erst nachschlagen in ihren Büchern und brauchen nicht augenblicklich sich entschliessen. Wenn sich aber ein Richter irrt, wird man ihm doch nicht eine culpa beimessen und ihn nicht schadenersatzpflichtig machen. In dem betreffenden Falle hat das höchste Gericht das erste Urteil annuliert und seine Meinung dahin ausgesprochen: Der Umstand, dass der Kapitän sich geirrt hat, genügt nicht, um ihn verantwortlich zu machen; und wenn er nicht verantwortlich ist, ist es der Reeder auch nicht. So das dänische Gesetz. Und in den seltensten Fällen — glücklicherweise — wird man einem Kapitän wirkliche Nachlässigkeit nachsagen können. Man kann nun vielleicht sagen: Wenn es so ist, wird sich der Kapitän auch nicht verantwortlich fühlen. Glücklicherweise ist aber der Schiffer doch immer ein Mann, der mit der grössten Sorgfalt verfährt, er weiss wohl, welche Verantwortung auf ihm liegt, was ihm anvertraut ist. Abgesehen von anderem, schon der Gedanke, dass es auch sein Leben gilt, wenn eine Kollision droht, macht es klar, dass er alles tun wird, was in seinen Kräften steht, um

ein Unglück zu verhüten. Wenn er aber alles getan hat, was in seinen Kräften steht, dann, so meint das höchste Gericht, kann er für das Unglück nicht verantwortlich sein. Das praktische Ergebnis dieses Urteils unseres höchsten Gerichts ist, dass der Reeder bei uns in Dänemark nur in den seltensten Fällen, man kann sagen in Praxi in fast keinem Falle verantwortlich ist. Und dieses Gesetz finden wir gerecht und wir wünschen nicht, dass es geändert werde.

(*Verbal translation by* Dr. Alfred Sieveking)

M. Hindenburg says that practically in Danish law the shipowner is never made responsible because to make him liable it is necessary to prove an actual fault committed by the captain, and it would not be sufficient to prove an actual error committed by the captain because an error is not an actual fault, and to prove an actual fault committed by the captain is in most cases impossible. Therefore the state of things in Denmark is that he has no responsibility in such cases, and they do not wish to alter this state of things.

VENDREDI, 24 SEPTEMBRE 1909

FRIDAY, 24th SEPTEMBER 1909

PRÉSIDENCE DE LORD JUSTICE KENNEDY

LORD JUSTICE KENNEDY IN THE CHAIR

THE CHAIRMAN. — We will now proceed with the consideration of some of the propositions which are contained in the Synoptical Summary, the Tableau Synoptique, and I think you will agree that we had better get to the questions which are of a more practical nature, and therefore omit some of the earlier questions purely of theory, such as whether or not it is desirable or possible that an international agreement should be come to. It is proposed with your approval that we should begin with the question wich is N° 2 of the second part, and runs in English thus : « Should this liability be presumed, as arising out of the contract of carriage » — that is the liability of the shipowner — « or must the passenger prove negligence in the captain, crew or marine superintendent ? Upon whom should the burden rest of proving that the damage was caused by accident or force majeure ? 3° What provisions should apply to cases in which an accident is due to a vice or defect in ship or engines ? Should a distinction be drawn between a latent and a patent defect ? » That in the French version, in the Tableau Synoptique is : « 2° *a*. Convient-il que cette responsabilité soit présumée, comme une conséquence du contrat de transport, ou faut-il que le passager prouve qu'une faute à été commise par le capitaine, l'équipage,

ou un préposé de l'armement ? *b*. A qui doit incomber la preuve que le dommage a été causé par cas fortuit ou force majeure ? 3° Quelle solution faut-il adopter lorsqu'un accident est dû à un vice ou défaut du navire ou d'un engin du bord ? Faut-il distinguer entre un vice caché et un vice apparent ? »

Herr HINDENBURG (Kopenhagen). — Meine Herren ! Die Ansicht, die sich bei uns geltend gemacht hat, ist, dass wir jede Verantwortlichkeit der Reeder für persönliche Schäden und Todesfälle ganz ablehnen müssen. Es geschieht dies aus prinzipiellen Rücksichten. Wir meinen, dass es eigentlich ein veraltertes Gesetz ist, welches den Reeder für materielle Schäden verantwortlich macht. Wir geben zu, dass wir sonst diese Haftung haben und dass wir sie anwenden, aber wenn es sich um persönliche Schädigungen handelt, da sagt unser höchstes Gericht : Es genügt nicht, dass man sagt, es hätte anders manöveriert werden müssen, es muss bewiesen werden, dass sich der Kapitän einer Nachlässigkeit schuldig gemacht hat. Nun ist es Tatsache, dass in 90 von 100 Kollisionsfällen sich der Kapitän keiner Nachlässigkeit schuldig macht — er ist in noch mehr Fällen unschuldig — und es ist ungerecht, ja grausam, den Kapitän da persönlich verantwortlich zu machen. Das sollte weggelassen werden aus der Gesetzgebung. Wir können die Initiative dazu nicht nehmen, weil wir politisch und wirtschaftlich klein sind, wir meinen aber, es wäre die rechte Art, die Gesetzgebung so zu ändern, dass die Verantwortlichkeit der Reeder in Kollisionsfällen ganz abgeschafft wird. In 90 von 100 Fällen ist der Kapitän unschuldig, und in den 10 Fällen, die zurückbleiben, ist auch der Reeder unschuldig, er ist in allen 100 Fällen ganz und gar unschuldig. Im Mittelalter hat man sagen können, weil sich der

Staat damit nicht befasste : der Reeder ist dafür verantwortlich zu machen, wenn er einen schlechten Schiffer angenommen hat and dadurch ein Unfall hervorgerufen ist. Das kann man jetzt nicht mehr sagen, da sich der Staat der Sache angenommen und durch die staatliche Prüfung der Schiffer den Reedern die Verantwortlichkeit für die richtige Auswahl abgenommen hat. Und wenn man sagt, es sei notwendig, im Interesse der Sicherheit der Seefahrt, Kapitän und Reeder in solchen Fällen, wo sie ganz unschuldig sind, nichtsdestoweniger verantwortlich zu machen, so ist dieser Satz falsch. Es ist nicht so, dass die Sicherung der Seefahrt das verlangte. Und wenn man sagt, dass weder Reeder noch Kapitän von dieser Verantwortlichkeit befreit werden könnten, so ist das nicht wahr, denn in Wirklichkeit machen sich die Reeder von der Verantwortlichkeit alle Tage frei durch die Negligenceklausel, und niemand wird behaupten, dass dadurch die Seeunfälle häufiger geworden wären, weil die Reeder sich von der Verantwortlichkeit befreit haben. Ich meine aber, wenn man behaupten kann, dass die Negligenceklausel keinen Einfluss auf die Häufigkeit der Seeunfälle gehabt hat, so kann man, glaube ich, die Verantwortlichkeit der Reeder ohne Gefahr ganz streichen. Denn die Sicherung der Seefahrt ist auf anderer Art geschützt : sie wird geschützt durch die Tüchtigkeit der Schiffer, die der Staat durch die Prüfungen verbürgt, und dadurch, dass es im Kollisionsfalle um das Leben des Schiffers geht. Er mag sich einmal irren in der Manöverierung — das ist natürlich bei seiner grossen Gemütsbewegung — aber die genügende Sorgfalt wird er anwenden und eine Nachlässigkeit, von der im Gesetz die Rede ist, ist ausgeschlossen, da er weiss, dass es sein eigenes Leben und das Leben der Besatzung gilt. Ich meine, die Gerechtigkeit erheischt dringend die Abschaffung der Verant-

wortlichkeit der Reeder, und wenn man sie abschafft, würde die Seefahrt in keinem Falle Schaden erleiden.

Verbal translation by Dr. Alfred Sieveking

Mr. Hindenburg points out to you that according to the decisions of the highest Court in Denmark the owner is only responsible when the master is responsible, and in cases of collision it does not suffice to state an error in judgment or an error in navigation on the part of the captain, but it is necessary to establisch an actual fault of the captain. and therefore, because this proof is very difficult, in 90 cases out of 100, the captain will be found innocent, and the liability of the owner does not arise. In the ten remaining cases, M. Hindenburg points out to you that if the captain is not innocent, at any rate the owner is. Perhaps there may have been cases in the middle ages where he had chosen an unable captain, but now this cannot be the case because he is not free in the choice of his captain; the Government chooses for him, so to speak: the captain has to pass certain examinations. Therefore the owner certainly is not liable in any case, and M. Hindenburg pleads for completely abolishing the liability of the owner in cases of collision, and he says the safety of navigation does not depend upon any argument which might be put against his proposal; the safety of navigation depends upon the ability of the master, and as the Government provides for able masters there is no reason for doubting the ability of the master. Furthermore, the master's own life is endangered by a collision, and this would be sufficient to make all masters attentive to all matters of navigation. Therefore Mr. Hindenburg pleads for completely abolishing the liability of the owner in cases of collision.

M. Hindenburg. — Ce que j'ai à dire est que chez nous, on a pensé que la responsabilité des armateurs en cas d'abordage est une jurisprudence qui devrait être abolie. C'est encore quelque chose que nous tenons du Moyen-Age oú cela pouvait paraître nécessaire, puisque le choix du capitaine dépendait alors entièrement de l'armateur : l'Etat ne s'en souciait pas, et laissait l'armateur libre de son choix ; on pouvait donc lui imputer une « culpa in eligendo » pour avoir pris un mauvais capitaine. Mais de nos jours, tout ceci n'est plus le cas. L'Etat s'en

charge maintenant. Il désigne une personne capable et le choix n'est pas abandonné à l'armateur. On ne peut donc plus lui reprocher une « culpa in eligendo ». C'est l'opinion que nous avons au Danemark, non pas une opinion à moi personnellement, mais une opinion de mes compatriotes, partagée par le ministère actuel. A coup sûr, nous ne prendrons pas l'initiative d'une pareille modification de la loi ; nous sommes trop petits, politiquement et économiquement parlant. Mais il nous sera cependant permis de dire à cette assemblée que nous trouvons que cette jurisprudence est surannée et injuste. Dans quatre-vingt-dix cas sur cent, le capitaine est tout à fait innocent ; il peut avoir fait une fausse maneuvre ; mais quant à le rendre responsable comme celui qui s'est rendu coupable de négligence, c'est injuste ; je dirai même que c'est cruel. Il s'est trouvé sur la passerelle de son navire ; il a fait tout ce qui était possible pour éviter la collision mais il n'a pas été heureux sous ce rapport. Donc, nous pensons que dans la grande majorité des cas, le capitaine est tout à fait innocent, et nous disons en outre que dans les dix cas qui restent, l'armateur est complètement innocent et c'est une injustice de le rendre responsable.

Maintenant, on dit — et je ne prétends pas que ce soit juste — que l'argument principal est qu'il est nécessaire, pour la sécurité de la navigation, de conserver cette responsabilité. Nous ne le pensons pas. S'il était vrai que le maintien de cette responsabilité fût nécessaire pour la sécurité de la navigation, il ne saurait être admis que le capitaine, ou plutôt l'armateur, s'en déchargeât en aucune façon ; mais il s'en décharge tous les jours par les « negligence-clauses » et personne n'a dit, je pense, que les sinistres maritimes se soient accrus par suite de l'emploi de la « negligence-clause » dont la validité a été reconnue dans tous les pays.

Je pense d'ailleurs qu'on peut dire que maintenant que nous avons déjà cet état de choses, la responsabilité des armateurs pour les cas d'abordage a déjà sensiblement diminué ; si on la fait disparaître tout à fait, je suis convaincu que les sinistres de mer ne s'accroîtront pas pour cette raison. Donc il n'est pas juste de dire que le maintien de cette responsabilité soit nécessaire pour la sécurité de cette navigation.

M. René Verneaux (Paris). — Je demanderai tout d'abord la permission d'appuyer les observations qui viennent d'être présentées par M. Hindenburg. Je crois que les considérations qu'il a fait valoir sont profondément justes. J'estime comme lui qu'il n'est pas juste, que l'on fasse peser sur l'armateur la responsabilité des fautes simplement nautiques qui ont pu être commises par le capitaine. La responsabilité des erreurs de jugement que dans les besoins de la navigation le capitaine a pu commettre, sans doute, il faut s'en préoccuper pour la sécurité des vies humaines, mais j'estime que la responsabilité qu'on ferait peser sur les armements n'est nullement de nature à augmenter la sécurité pour les vies humaines. S'il faut s'en préoccuper, c'est d'une autre manière : par des mesures préventives. Notamment en France, nous avons eu tout récemment une loi très importante, celle de 1907, qui prend les précautions les plus complètes en vue d'assurer la sécurité de la navigation. Je ne vous parlerai pas des charges considérables qui résultent de cette loi ; ces charges, les armateurs sont prêts à les supporter. Mais il ne servira pas à la sécurité de la navigation de créer une responsabilité qui est au contraire de nature à effrayer l'armement.

En ce qui nous concerne, je dois vous apporter l'écho des discussions qui ont eu lieu au sein de notre Associa-

tion française de Droit Maritime. Là, nous avons pu constater une grande division dans les esprits. J'en conclus simplement que la question n'est pas mûre. Mais je crois que l'on peut retenir en tout cas ceci, c'est qu'il serait extrêmement regrettable que la question en discussion fût liée quant à présent à la question des dommages matériels et que la solution au sujet de ces dommages fût retardée par cette considération.

Je vous demande maintenant la permission de m'expliquer sur les points indiqués dans le questionnaire et notamment sur la question du fardeau de la preuve et du vice caché.

En ce qui concerne le fardeau de la preuve, j'estime que ce n'est pas au transporteur qu'il incombe de faire la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure pour se décharger de la responsabilité d'un accident. Le passager n'est en aucune façon comparable à un colis. Le colis est inerte, le passager ne l'est pas. Si on rendait l'armateur responsable à l'égard d'un passager comme à l'égard d'un colis, il en résulterait souvent les conséquences les plus injustes. Ainsi, prenons par exemple l'hypothèse du passager qui pendant la nuit se jette à l'eau ; l'accident est ignoré. Le lendemain le passager a disparu. Est-ce à l'armateur à faire la preuve de la force majeure ou du cas fortuit ? Dans ce cas, comme la cause de la disparition est inconnue, il serait responsable. Ce serait évidemment injuste.

J'en conclus qu'il est au contraire juste de dire que c'est au passager, ou à la famille de la victime qu'il incombe de faire la preuve de la faute du capitaine. D'ailleurs la jurisprudence française, après avoir hésité, s'est fixée dans le sens des idées que je viens d'exprimer à savoir que c'est à la personne transportée de faire, dans les termes du droit commun, la preuve précise d'une faute

déterminée du transporteur et je demande donc à la Conférence de bien vouloir se rallier à cette règle, qui est contraire à l'avis exprimé hier par M. Hennebicq.

En ce qui concerne le vice caché, nous avons aussi en France un mouvement de jurisprudence extrêmement intéressant. A une certaine époque, on pouvait croire que la jurisprudence s'orientait en ce sens qu'il suffisait de prouver un vice caché du navire pour que l'armateur fût responsable. Mais notre jurisprudence semble maintenant fixée en ce sens que le vice caché n'engage pas la responsabilité du capitaine. Je crois que c'est en ce sens que nos idées devront s'orienter.

Je me réserve de présenter ultérieurement d'autres observations, s'il y a lieu.

(*Verbal translation by* Dr. Alfred Sieveking)

M. Verneaux says that his personal opinion quite coincides with that of Mr. Hindenburg, that is to say, he would be in favour of abolishing the liability of owners. He says increasing the liability of owners in cases of collision would not be the way of assuring the safety of life and of navigation.

As regards the question put here in the Questionnaire, and first, as to the burden of proof, M. Verneaux is in favour of putting the burden of proof on the passenger or the injured party, and not on the owner, and thinks there should be no presumption of fault. As to latent defects, M. Verneaux further on points out that originally in the French jurisprudence it was sufficient to prove a latent defect in order to make the owner responsible, but that the recent tendency of jurisprudence, was to the effect that this proof is not sufficient to establish the liability of the owner, but, that negligence on the part of the owner must also be proved.

M. de Sadeleer (Bruxelles). — Messieurs, je serai très bref.

Je félicite la Conférence, contrairement à ce que quelques-uns d'entre nous ont dit, d'avoir porté à son ordre du jour la question si importante de la réparation des

accidents survenus en mer. La diversité des législations de tous les pays prouve suffisamment combien il est utile qu'une institution ayant l'autorité de la nôtre, s'occupe de cette question, pour tâcher d'amener dans la mesure du possible, l'adoption d'un texte d'application générale C'est assez vous dire que je ne puis partager l'avis qui a été exprimé en termes éloquents, par mon honorable ami M. Autran, qui est arrivé à la conclusion, peu attendue, qu'il n'y a rien ou presque rien à faire en la matière.

Je reconnais que le problème est complexe et d'un caractère tout spécial. Je pense que pour aboutir, on doit d'abord tenir compte des principes généraux du droit qui, quoi qu'on dise sont, avec des nuances diverses, admis aujourd'hui dans tous les pays civilisés, ainsi que des principes d'humanité qui, de plus en plus, régissent les législations modernes. Mais, je reconnais en même temps que l'on se trouve en présence de graves difficultés et quant à la preuve, et quant à la réparation qui peut être due aux victimes, difficultés inhérentes aux conditions mêmes où se meuvent les transporteurs, difficultés qui peuvent surgir du défaut de liberté de leurs mouvements, comme vient de le signaler encore M. Verneaux, et de mille circonstances imprévues devant lesquelles transporteurs et transportés peuvent se trouver et qui ne se rencontrent pas dans les transports terrestres. Il ne faut pas enfin que notre projet puisse semer des ruines, affaiblir nos compagnies de navigation, tuer l'initiative et enrayer le développement du commerce maritime.

Il ne faut pas que la loi devienne une charge trop lourde que les armateurs ne puissent supporter.

Le délégué des Etats-Unis nous a dit hier qu'on n'y a pas de législation fédérale sur les accidents ; quelques Etats ont une législation spéciale et encore ne s'applique-t-elle qu'au transport de marchandises. Dans la plupart

des pays représentés ici, on applique le droit commun. D'autres ont une tendance — comme certains Etats Scandinaves — à créer une présomption en faveur du transporteur. En Belgique, je pense que nous avons une jurisprudence plus progressive. Nous n'avons pas de texte spécial régissant la réparation des accidents sur mer au point de vue des transportés, mais nous avons notre code de commerce ; nous avons aussi les principes généraux du code civil qui disent que celui qui s'engage à transporter une personne, ou qui s'engage à transporter un colis, doit les faire arriver à destination. Si le contrat n'est pas exécuté par le transporteur, en vertu même des principes généraux du code de commerce et du code civil, il naît une présomption de responsabilité contre lui et c'est à lui à faire la preuve du cas fortuit ou de la force majeure. Voilà le droit commun, et je me permets d'y insister parce que sous ce rapport, l'étude présentée par le Comité ne me paraît pas complète. Je précise. Beaucoup d'entre vous ont connu notre éminent compatriote M. Victor Jacobs. Il a publié quelques années avant sa mort un travail remarquable, et, en ouvrant cette conférence, M. le Président Sieveking a bien voulu rendre un hommage mérité à sa mémoire. M. Jacobs a développé la thèse que je viens d'indiquer et qui depuis lors a été consacrée par des décisions judiciaires. En Belgique, on le sait, l'Etat est le principal transporteur. Les tribunaux ont admis une présomption de faute à charge de l'Etat dans diverses affaires d'accidents survenus sur la ligne d'Ostende-Douvres.

J'ajoute que nous avons, en vertu de la loi spéciale de 1891 sur le contrat de transport, une présomption formelle existant à charge du transporteur par chemin de fer. Tout voyageur blessé a en principe une action contre le chemin de fer. Les railways en Belgique sont, à peu d'exceptions près, entre les mains de l'Etat et l'Etat, en cas d'accident,

doit faire la preuve de la force majeure ou du cas fortuit. Et notre jurisprudence a admis le même principe pour les transports maritimes. En France, vous n'avez pas de loi spéciale ; ce sont les principes généraux du droit qui régissent la responsabilité du voiturier.

Une seconde question qui mérite de fixer l'attention de la Conférence est celle-ci : Faut-il, d'une manière générale, permettre dans les contrats l'exonération de toute faute stipulée d'avance par le transporteur ? C'est encore une question très-importante. Ne doit-on pas exclure les stipulations de l'espèce comme étant contraires à l'ordre public, lorsqu'il y a faute lourde, assimilable au dol ? Certaines législations considèrent semblables clauses comme légales. Cela est-il admissible ? En faisant le contrat, en percevant le prix du transport on s' engage d'un côté à transporter l'individu sain et sauf, et vous dites en même temps, si on n'exécute pas ses engagements, si on se rend coupable des fautes les plus graves qu'il n'y aura pas de responsabilité. C'est déchirer d'une main ce que l'on fait de l'autre. La Cour de cassation de France, par une série d'arrêts, a déclaré que semblables clauses sont contraires à l'ordre public. La Cour de cassation de Belgique par un arrêt récent s'est prononcée dans le même sens. Il me paraît qu'il y a lieu de préciser dans quel cas l'affranchissement préventif de la faute pourra être stipulé.

Messieurs, nous en sommes à la discussion des articles ; j'ai promis d'être bref et je m'excuse d'avoir été trop long. Je ne pense pas que dans une question de cette importance, il soit possible de passer au vote en ce moment. Dans la plupart des rapports, les rapporteurs font ressortir la précipitation qu'ils ont dû mettre à répondre aux questions posées. D'autre part, nous nous trouvons en présence des vœux les plus divers : droit commun,

création de présomptions ou encore dispositions embrassant toute la matière des accidents, y compris la grosse question des accidents du travail qui préoccupe vivement et à juste titre les assureurs. Est-il possible, après des débats forcément raccourcis, de procéder à un vote sur toutes ces questions, vote qui, comme tous ceux de la Conférence, aura une grande influence au dehors ?

Je demanderai que cette discussion soit continuée dans une prochaine session, afin que chacun puisse méditer davantage le problème que nous avons à résoudre. J'exprime le vœu que nous puissions arriver à une solution qui sauvegarde les droits de chacun, du transporté, du transporteur, des compagnies, et sans méconnaître les grands principes d'humanité que nous sommes fiers aujourd'hui de faire régner de plus en plus dans toutes les législations !

(*Verbal translation by* Dr. Alfred Sieveking)

M. de Sadeleer points out that the question before us cannot be decided without considering the general principle of common law as existing in the various countries. According to the common law of Belgium, as contained in the Civil Code and in the Commercial Code of that country, the carrier either by land or by sea undertakes to forward safely and to safely land passengers and goods at the port of destination. Therefore if either goods or passengers do not arrive safely at the port of destination then the carrier is liable unless he can prove that the damage has arisen from acts of God or from force majeure. Therefore in Belgian law there is a presumption of fault in favour of the injured person. Secondly, as to whether it is desirable to allow the carrier to exempt himself from his liability M. de Sadeleer thinks that the distinction should be made between exempting one's self from grave negligence and from slight negligence, and he thinks it is against public policy to allow the carrier to free himself from liability from all sorts of negligence including gross negligence. It is also the law in Belgium that if the owner has done that and the carrier has thus exempted himself this clause is void as being against public policy. As far as personal liability is concerned M. de Sadeleer asks us not to take votes on

this question because it is so important that he thinks it is better the voting should be postponed to a future meeting.

Mr. R. B. D. ACLAND, K. C. (England). — Mr. Chairman and Gentlemen, I confess I rather feel tempted to follow out the line of thought which was suggested by the speech of our friend Mr. Hindenburg, but, tempting as is the prospect, I propose to confine the few observations which I shall make to the questions our President has directed our attention to, and to explain to you as shortly and as clearly as I can what is the English law upon the two questions which are now under discussion : « 2 *a*. Convient-il que cette responsabilité soit présumée, comme une conséquence du contrat de transport, ou faut-il que le passager prouve qu'une faute a été commise par le capitaine, l'équipage, ou un préposé de l'armement ? » The answer according to English law is this : There is no presumption of negligence at all, but the person complaining must prove negligence in one of the three persons mentioned in the question. The duty of the owner of the carrying ship may be summed up in this way : that he is bound to take all due care and to carry safely as far as reasonable care and forethought can obtain that result. It is incumbent upon the person who complains, to prove that there has been what we call in England clear negligence. Negligence has been defined in this way : the doing of something which no reasonable man would do ; the omitting to do something which a reasonable man would do. In order, therefore, that the person who has the complaint against the carrier, should establish his cause of action, he must give evidence that there has been negligence in that sense. Now it is not necessary, nor do I think it would be desirable to attempt before such a body as I have the honour to address, to go into detail as to what

is sufficient evidence to establish negligence according to our ideas. Sometimes it is sufficient to show that something has occurred which would not occur if due care had been taken. But speaking generally, and as a perfectly safe proposition of English law, it may be said that the person who complains must establish that there has been such a departure from due care as to constitute a fault in the owner of the ship or his representative or agent, the captain, or others connected with the ship, for whom he is responsible. Now the answers which the shipowner or the defendant may make when some evidence has been given of negligence are twofold. First of all, he may show that the negligence was not the sole cause of the accident which has happened and of the injury which has been done to the person who is complaining. It is a doctrine of English law that if there has been negligence on the part of the plaintiff, which has contributed to the accident, the plaintiff cannot recover. Therefore if the complainant can be shown himself by his own negligence to have contributed to the accident the defendant will not be liable unless, again, on the other hand, it can be shown that he could by the exercise of reasonable care have avoided the consequence of the negligence of the person who is originally complaining. That is the first defence which may be made. The second defence which may be made is one common, I believe, to all systems of law. That is, he may show that so far from the negligence having been the cause of the injury to the person who is complaining the whole of the chain of circumstances which have resulted in damage to the plaintiff has been the result of what we call the act of God or force majeure, something which does not happen in the ordinary course of things, and which no foresight or care on his part could possibly have provided against. That I think answers, in the most sum-

mary possible way, of course, the first question which appears in this document which I have before me.

The second question is : « *b*. à qui doit incomber la preuve que le dommage a été causé par cas fortuit, force majeure ?» Now that I have, I think, indicated the answer to. It is for the Defendant to show that it is an inevitable accident or force majeure which has caused the accident ; it is not any part of the Plaintiff's duty to get rid of that possibility. The duty is imposed upon the defendant, if he thinks that he can establish this proposition, to put proof before the Court, and establish before the Court that the accident has occurred by one of those two causes mentioned in the second part of the question.

Gentlemen, I have stated as clearly, and I hope as simply, as possible what I conceive to be the English law upon these two propositions, and I make this contribution to the subject which is before us believing that we are now in the preliminary stage of the important work which is finding out what is the state of the law in different countries, and when we once thoroughly understand that, we have made some advance towards finding out whether it is possible to make some universal law which would be universally applicable.

THE CHAIRMAN. — Would you mind, Mr. Acland, dealing also with N° 3 : « What provisions should apply to cases in which an accident is due to a vice or defect in ship or engines ? Should a distinction be drawn between a latent and a patent defect ? »

M. ACLAND. — I am obliged to our Chairman for calling attention to the fact that I have omitted one of the questions which is under discussion. The third question is : « Quelle solution faut-il adopter lorsqu'un accident

est dû à un vice ou défaut du navire ou d'un engin du bord ? Faut-il distinguer entre un vice caché et un vice apparent ?» The answer according to English law is quite a simple one. There is no cause of action unless there is negligence, speaking quite generally, and if evidence is given that some machinery or something of that sort is defective that evidence may in certain circumstances amount to evidence of negligence which calls for an answer on the part of the Defendant. But the mere fact — stating it quite broadly — that a part of the machinery, a part of the structure, if I may say so, of the ship is defective does not of itself necessarily impose a liability upon the shipowner unless that defect is of such a kind that it could not have occurred unless there had been negligence on the part of somebody for whom the shipowner is responsible. That, I think, answers the third question as the English law stands.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Acland a dit en substance : D'après nous en Angleterre, le propriétaire de navire est tenu de prendre toutes les mesures requises pour transporter et débarquer les passagers en sécurité. Mais il ne résulte pas de là ce que les lois continentales ou les orateurs du Continent appellent une présomption de faute. Il n'y a aucune présomption. En cas d'accident. il appartiendra à la partie qui se prétend lésée, d'établir que le propriétaire de navire a manqué à ce devoir qui lui incombe d'après son contrat, et par conséquent, à prouver qu'il y a eu faute ou négligence. Quant au point de savoir ce que devra être cette preuve, M. Acland a pensé qu'il ne pouvait pas entrer à cet égard dans des explications de détail. Dans certains cas, il pourra suffire en Angleterre de prouver que l'accident est dû à un évènement qui normalement ne se produit pas au cours du voyage pour lequel toutes les précautions ont été prises. Dans d'autres cas, la preuve devra être plus précise ; mais la règle a toujours été la même : c'est au demandeur à prouver qu'il y a faute ou négligence du propriétaire de navire. Il appartient alors au propriétaire de navire de repousser cette responsabilité en prouvant qu'il se trouvait

dans l'une des conditions suivantes : ou bien une exonération contractuelle ; ou bien une faute commise par un tiers ; ou bien une faute commise par le passager lui-même ; et il suffit, suivant le droit anglais, que le passager ait contribué en partie à l'accident par sa négligence, pour qu'il soit sans recours La faute commise supprime donc le recours de la partie lésée. Enfin, l'armateur peut établir que c'est par force majeure ou cas fortuit que l'accident a eu lieu, nonobstant la preuve faite contre lui que tous les soins nécessaires n'avaient pas été pris.

Quant au vice caché, il est de principe que le vice ou le défaut ne donnent lieu à recours, que s'ils trouvent leur base dans une faute ou une négligence de l'armement, ou des personnes pour lesquelles il est responsable.

M. Fr. Berlingieri (Gênes). — Messieurs, je crois devoir prendre la parole au nom de mes collègues italiens.

La question qui se pose aujourd'hui est celle de savoir s'il faut adopter le système du renversement du fardeau de la preuve ou s'il faut s'en tenir au droit commun. M. de Sadeleer vous a dit que le système du renversement du fardeau de la preuve est celui qui prévaut en Belgique et il vous a cité la loi sur les transports par chemin de fer et la jurisprudence de son pays qui est d'accord sur ce point.

Nous autres, en Italie, nous avons dans notre code, pour ce qui a trait au transport de marchandises, des dispositions (dans l'article 400 de notre code) qui consacrent explicitement le système du « receptum nautæ, cauponis et stabularii ». Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie aux choses lui confiées pour le transport, à partir du moment où il les reçoit jusqu'à la délivraison à destination, s'il ne prouve pas que la perte ou l'avarie est due à un cas fortuit ou à une force majeure, ou au fait de l'expéditeur ou du destinataire. Comme vous le voyez, c'est précisément le système du renversement du fardeau de la preuve en matière de transport des choses. Notre jurisprudence est peut-être encline

à admettre même pour les personnes ce renversement de la preuve. Mais il n'y a pas de principes arrêtés définitivement sur ce point. Or, la question du renversement du fardeau de la preuve a une grande importance et une haute signification, parce que les conséquences en sont très graves pour l'armement. Comme vous l'a si bien dit M. Verneaux, les compagnies de navigation devraient toujours prouver, pour exclure leur responsabilité, que la faute incombe au passager.

La question du renversement du fardeau de la preuve, a été discutée dans tous les parlements européens pour la question des recours en matière d'accidents du travail, et tous les règlements et lois ont écarté ce système pour s'en tenir au système du risque professionnel. C'est pour cela qu'avant d'adopter un système comme celui-ci, il faudrait savoir quel est le système qu'on va adopter pour ce qui a trait à la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires. Si, par hasard, nous écartons le système de la limitation de la responsabilité des armateurs, pour consacrer le principe de la responsabilité illimitée, vous voyez de suite à quelles conséquences cela nous conduit vis-à-vis des armateurs. Nous allons détruire, nous tuons l'industrie maritime, la navigation. C'est pourquoi, avant d'adopter un système dont les conséquences sont si graves pour l'armement, il faudrait savoir à quoi nous en tenir pour les questions ayant trait à la limitation de la responsabilité des armateurs. Nous pouvons bien aujourd'hui discuter sur les questions de principe, parce que les débats actuels ne sont que les séances préliminaires sur des questions d'une si haute importance. Mais nous ne pouvons certainement émettre un vœu sur cette question avant de savoir ce que l'on décide sur la question de la limitation de la responsabilité elle-même. C'est pour ce

motif que je me rallie à la proposition de M. de Sadeleer de renvoyer à une autre session cette question si importante.

(*Verbal translation by* Dr. A. SIEVEKING.)

M. Berlingieri has pointed out that in Italy there is no fixed state of things as to the burden of proof. The question is still open, and he thinks the whole question cannot be settled without having settled beforehand the question of limitation of liability of the owner. Indeed if, for instance, the limitation of liability of owners is abolished great care should be taken not to put too heavy a burden on the shipping world. Therefore he asks you not to go into any resolution of principle upon this question and to postpone the discussion of this question to the next meeting.

THE CHAIRMAN. — I am merely expressing that which appears sufficiently by the question itself when I say that we are dealing now with the question particularly of the burden of proof when there is no special contract regulating the rights.

M. LOUIS FRANCK (Anvers). — Je pense, en ce qui me concerne que les questions que nous avons à examiner en ce moment, doivent être étudiées et tranchées en elles-mêmes, d'après leurs mérites propres et que la méthode logique de discussion consiste à déterminer d'abord quelles sont les bases de la responsabilité que nous devons admettre, parce que c'est uniquement quand vous connaîtrez ces bases de cette responsabilité que vous pouvez déterminer comment vous allez la restreindre et dans quelles limites.

Les deux questions sont donc absolument séparées. Le Bureau Permanent vous a soumis aujourd'hui les questions contenues dans le Questionnaire, pour des raisons sur lesquelles je préfère ne pas insister, et ne vous en a soumis aucune autre.

Il est hautement désirable que la Conférence, dans une matière qui est presque d'ordre politique et diplomatique, suive les désirs du Bureau Permanent. Nous pouvons avoir tort ou nous pouvons avoir raison, mais il importe que les débats soient restreints à la matière qui est soumise à la Conférence. Cette matière est indiquée et précisée dans les différentes questions qui vous sont soumises, et parmi ces questions, celle que nous discutons en ce moment est de la plus grande importance. Il s'agit de savoir si, lorsqu'un accident se produit au cours du transport des passagers, il suffira que le passager ou ses héritiers viennent dire : Il y a eu mort d'homme, ou il y a eu blessures ; vous, armateur, vous êtes de plein droit responsable sans que j'aie quant à moi à prouver autre chose que l'existence du contrat de transport. Ou bien s'il faudra que le demandeur prouve qu'il y a eu manquement aux obligations de ce contrat ou aux obligations générales de prudence et, par conséquent, une faute.

Mon avis personnel est nettement favorable à la seconde solution.

Qu'est-ce qu'on dit en faveur de la première ?

On dit que quand il s'agit de transporter du ciment, des grains ou des rails, l'armateur les a reçus en bon état et doit les délivrer en bon état à destination. Je crois qu'on ne peut pas assimiler les personnes à du ciment, des rails ou d'autres marchandises, et que c'est, Messieurs, céder d'une façon peut-être trop aisée à ce courant de logique qui emporte si facilement nos esprits que d'établir des comparaisons de ce genre. N'oubliez pas que renverser la charge de la preuve quand il s'agit du transport de personnes par mer, c'est tout autre chose que de renverser le fardeau de la preuve lorsqu'il s'agit de transport de personnes par terre, par chemin de fer ou en tramway. Dans les transports par terre, dans les chemins de fer,

en tramway, il y a de nombreux témoins étrangers à l'accident. Les éléments, même matériels, de l'accident, sont là, sous les yeux de l'expert. Une investigation soigneuse peut se faire et on peut avec certitude découvrir la vérité dans un certain nombre de cas.

Mais en mer, combien n'y a-t-il pas de navires qui disparaissent sans que l'on sache dans quelles conditions? Il ne reste aucun témoin. On sait que le navire est parti ; il n'arrive jamais. Dans tous les cas, si vous établissez la présomption de faute, vous direz que l'armateur est responsable de l'accident.

Et, pour parler d'accidents qui, sans perdre le navire, occasionnent des blessures, une pareille présomption est-elle juste ?

La situation du passager, définie comme elle l'est dans la loi, est fort simple. L'obligation de l'armateur est d'user de tous les soins nécessaires. Le passager démontrera que sur le pont-promenade, par exemple, il a été atteint par un engin manipulé sur le pont supérieur, donc atteint par suite d'une imprudence des hommes de l'équipage qui manipulaient cet engin. Comme vous ne savez pas, en dehors d'un examen, à qui l'accident est dû, il faut rester sous l'empire du droit commun. Celui qui réclame des dommages-intérêts, doit prouver soit une faute, soit un manquement aux règles de prudence.

A mon avis, la même solution doit s'appliquer pour vice ou défaut. Ou bien il s'agit de vices ou défauts apparents au moment du départ et visibles par le capitaine et les préposés, et la seule preuve que ces éléments sont réunis, suffira ; ou bien ce sont des vices cachés, et alors, avec la complexité des moyens de transport, avec les navires qui ont des apparaux de toutes espèces, comment peut-on dire qu'il y a une présomption absolue de responsabilité et que pour ces défauts, qu'aucune prudence humaine ne peut

découvrir, l'armateur est responsable ? Mon opinion est que la solution la plus simple est la solution anglaise Les Anglais ont une grande expérience de ces choses-là, et leur solution semble en tout cas équitable.

* * *

May I briefly repeat in English what I have already said. At present we are only discussing the question whether in matters of accident the general rule of common law should apply and the claimant should have the onus probandi. It will be on him to show that the due care to which he was entitled has not been exercised, and that negligence has been shown on the part of the owner. There ought not to be a presumption of negligence because this does not convey the same sense as, for instance, where goods are carried. It is quite different carrying goods from carrying passengers. As far as defects of machinery and inanimate objects are concerned, if there is a latent defect we ought not to make the shipowner responsible for a matter which no human prudence could have seen or prevented.

Herr A. Vio (Fiume). — Bei der Beantwortung der Fragen, die in Punkt 2 und 3 angestellt sind, habe ich mir zuerst die Frage gestellt : Wie sind diese Materien in den Gesetzen über die Haftpflicht der Eisenbahnen entschieden ? Bei dieser Frage bin ich auf das ungarische Gesetz über die Haftung dem Eisenbahnen gekommen das ausdrücklich sagt :

« Wenn jemand bei dem Betriebe, der Verwaltung auch einer dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergebenen Eisenbahnen sein Leben verliert oder eine körperliche Verletzung erleidet, so haftet die betreffende Eisenbahn-

unternehmung für den dadurch verursachten Schaden. Ausgenommen ist jedoch der Fall, wenn die Unternehmung nachweist, dass der Todo der die körperliche Verletzung durch einen unvermeidlichen Zufall, vis major, oder einen unabwendbaren Dritten, welchen die Unternehmung zu verhüten nicht in der Lage war, oder durch eigenes Verschulden des Verstorbenen oder Verletzten verursacht wurde ».

Nach dem Prinzip des Gesetzes über die Haftung der Eisenbahnen ruht die Last des Beweises auf der Unternehmung der Eisenbahn. Nun entspringt die Frage : Ist diese Regel auf die Schiffahrt anwendbar? In betreff dieser Frage habe ich folgende Erwägungen gemacht. Eisenbahnen sind nicht wie Schiffe den Gefahren von Wind und Wellen ausgesetzt. Die meisten Unfälle auf den Eisenbahnen sind entweder der schlechten Ausführung des Unterbodens, der fehlerhaften Beschaffenheit des rollenden Materials oder der Unvorsichtigkeit des Personals zuzuschreiben. Die Gefahren der Seefahrt sind mannichfach, die vor allem in unvermeidlichen Zufällen oder in der höheren Gewalt begründet erscheinen. Bei Seeunfällen ist es daher redlich, zu verlangen, dass der Beschädigte die Schuld des Reeders, des Kapitäns oder der Mannschaft beweist. Das umsomehr, als dies den Grundsätzen des Zivilrechts entspricht. Eine Ausnahme könnte vielleicht gerechtfertigt sein, wenn ein Unglück durch die Fehlerhaftigkeit des Schiffes, seiner Teile oder seiner Werkzeuge verursacht ist. In diesem Falle müsste vielleicht der Reeder, beziehungsweise der Kapitän beweisen, dass der Fehler solcher Art war, dass er trotz der üblichen Aufsicht und Aufmerksamkeit nicht endeckt werden konnte, denn der schlechte Zustand des Schiffes oder dessen Werkzeuge setzt eine Fahrlässigkeit und dadurch eine Schuld des

Reeders oder des Kapitäns voraus. Also meine Schlüsse sind, dass im allgemeinen der Beschädigte, der Verletzte die Schuld des Reeders oder des Kapitäns beweisen muss, wenn aber die Verletzung, der Unfall durch die schlechte Qualität des Materials des Schiffes verursacht worden ist, wird in diesem Falle schon die Schuld des Kapitäns vermutet, und darum muss der Reeder beweisen dass es sich um heimliche Fehler, die nicht so leicht entdeckt werden konnten, gehandelt hat.

(*Verbal translation by* Dr. ALFRED SIEVEKING)

Dr. Vio states that according to the Hungarian law relating to accidents on railways there is a presumption of fault, but he thinks in maritime matters the presumption of fault should not exist so as to make the rule of common law apply : the plaintiff must prove negligence on the part of the owner. But he would like to admit of one exception to this principle in the case of the injured person or the plaintiff proving that the injury has been caused by a defect in the ship or part of the ship. In such a case he thinks that after this has been established the owner should prove that either the defect was a latent one or that he cannot be made liable for the existence of this defect in the ship because he had exercised all due deligence.

M. F. C. AUTRAN (Marseille). — Messieurs, les explications que j'aurai à fournir sur l'article I seront très brèves, car une grande partie de ce que je comptais vous indiquer, a déjà été dit par mon excellent ami Franck dans des termes tels que je ne ferais que répéter ce qu'il a dit.

Si je me permets d'appeler votre attention sur cet article I, c'est qu'à mon avis, le précédent orateur n'a peut-être pas suffisamment établi la différence qu'il convient de faire entre la faute personnelle de l'armateur et la faute de ses préposés.

La question que nous étudions aujourd'hui dans ce paragraphe I est à proprement parler la question de la

responsabilité personnelle du propriétaire de navire, et je crois que la discussion de la responsabilité du propriétaire de navire à raison des faits ou des fautes de ses préposés, viendra d'une façon beaucoup plus pratique et beaucoup plus utile lorsque nous examinerons la question de la « negligence clause ». Ce sera à ce moment qu'on aura a apprécier les conséquences que peut avoir pour le propriétaire de navire la faute qui a été commise par un de ses préposés. Je ne reviendrai donc pas sur ce qu'a dit M. Franck relativement à la responsabilité du propriétaire de navire. A mon avis comme au sien, il faut à tous les points de vue établir une faute à l'encontre du propriétaire de navire ; il ne doit point y avoir une responsabilité contractuelle résultant du contrat de transport ; il ne doit y avoir qu'une responsabilité « ex delicto », c'est-à-dire il faut que le demandeur établisse, comme en Angleterre, une faute à l'encontre du propriétaire de navire. A cet égard, je vous supplie, à l'heure actuelle, de vous dégager des vieux souvenirs que nous pouvons avoir du droit romain. Le droit romain a pu avoir ses mérites à son heure, mais à notre époque, il faut être de son temps, ne pas regarder en arrière, mais regarder devant soi et apprécier la situation, non pas d'après des principes qui peuvent avoir été vrais au temps où ils ont été édictés mais qui aujourd'hui ne sont plus en harmonie avec les conditions de l'existence moderne. Laissons donc de côté toute théorie contredite par l'application.

Il en est d'autant plus ainsi que je vous prierais de ne pas vous baser sur les principes appliqués aux transports terrestres : les situations sont absolument différentes.

Dans ces conditions, une fois que ces deux principes sont posés, la réponse à donner à la seconde question résulte des explications que je viens de vous fournir.

En ce qui concerne le 3me paragraphe, là encore, il ne

faut pas se laisser inspirer par des idées réactionnaires ou rétrogrades. Est-ce que vous pouvez comparer les villes flottantes d'aujourd'hui avec un de ces voiliers qui étaient considérés comme des géants de mer quand ils portaient 600 tonnes ? Assurément non. Comme le disait M. Franck tout à l'heure, à bord des navires modernes, il y a je ne sais combien de machines, d'emprises, de kilomètres de tuyaux, de fils électriques. Quels que soient les soins et la diligence que l'on apporte à tenir tout en bon état, il n'y a pas de prudence humaine qui puisse mettre le propriétaire de navire à l'abri d'un accident dû à un vice caché, même d'un vice qui ne serait pas entièrement caché.

Et est-ce que là encore, vous vous trouvez dans la situation où l'on était autrefois ? Un grand écrivain, de Courcy, dont vous connaissez le nom et les ouvrages, avait mille fois raison de dire qu'en matière maritime il ne fallait pas appliquer des principes théoriques. Est-ce que dans le droit civil, pour les transports terrestres, vous avez par exemple quelque chose de comparable à cet admirable Lloyd's Register de Londres, ou au Bureau Véritas Français ? Quand une locomotive a un accident, on la met en réparations et tout est dit. Mais quand un accident arrive à un navire, il faut qu'il obtienne de nouveau sa classe au Lloyd's. Après un accident, un navire doit passer la visite des experts du Lloyd's, qui ne délivre son diplôme que lorsque tout est en règle. Dans de semblables conditions, en droit maritime on se trouve dans une situation absolument différente. Là où vous vous trouvez en présence d'un vice caché, ou même d'un vice qui ne sera pas caché entièrement, vous iriez admettre à priori la responsabilité du propriétaire de navire ? Je répondrai hardiment non. Lorsque l'armateur a fait construire son navire par un bon constructeur, qu'il

l'a entretenu dans un bon état de conservation, que son navire est coté aux registres de classification, lorsqu'il a passé toutes les visites administratives que dans tous les pays on se plaît à compliquer de jour en jour, le malheureux propriétaire a déjà assez à faire pour satisfaire aux exigences du Lloyd's et de son propre Gouvernement, sans que vous fassiez encore peser sur lui les conséquences énormes d'un vice ou défaut. Par exemple, je me rappelle il y a quelques années un capitaine qui prenait son chargement à Marseille où habitait son propriétaire. Il veut mettre une cargaison de grains dans un water-ballast tank : quand le water-ballast tank est vide, on le transforme en supplémentary bunker. Il se trouvait que l'indicateur qui doit prouver si les water ballast tanks étaient ouverts, ne marchait plus. On met donc les grains dans les water-ballast et puis, l'eau arrive tranquillement dedans. Vous comprenez que les grains sont sortis de là dans un état plutôt fâcheux. Pourriez-vous dire que le malheureux propriétaire a eu tort de ne pas pénétrer lui-même dans le trou du water-ballast? Assurément non. Et puis, remarquez que ces questions concernent bien plus les assureurs que les chargeurs et peuvent être considérées à juste titre comme partie des « perils of the sea » que les assureurs ont pris à leur charge. Par conséquent, vouloir faire peser sur le propriétaire de navire des responsabilités semblables serait, je le répète, aller à l'encontre du bon sens et de la pratique actuelle. Et c'est par là que je termine en vous demandant pardon d'avoir retenu trop longtemps votre attention. Je crois être dans le vrai en disant que dans tous les pays, l'armement traverse une crise dont on ne peut prévoir la fin, et sous prétexte de donner plus de garanties aux passagers, et aux chargeurs, vous arriveriez tout simplement à tuer l'armement. Ce serait, comme dans le conte, Ugolin qui mange ses enfants pour leur

conserver leur père, et je vous citerai enfin ces vers de Lucrèce : *propter vitam vivendi perdere causas.*

(*Verbal translation by* Dr ALFR. SIEVEKING)

Being perfectly unable to imitate the eloquence of my friend M. Autran, you will allow me briefly to state that he perfectly adheres to the view of Mr. Acland and our English friends.

THE CHAIRMAN. — M. Franck will read the communication which we have received from our friends the Japanese Association, which they wish shortly read on this point.

(M. Louis Franck reads the communication, according to which the Japanese Association express their view that the burden of proof should rest upon the shipowner.)

THE CHAIRMAN. — Gentlemen, it appears to me, following what has been the views of different speakers, that upon this which is the main question and purport of the matters we have been discussing, namely, whether or not the burden of proof should rest upon the passenger to prove negligence, or upon the owner, where misfortune has happened, to prove that he had not been negligent but careful, we have had practically but one opinion, namely, that the burden of proof should rest upon the passenger, and that the owner in regard to passengers should not be treated as an insurer. That seems to be practically unanimous with the exception perhaps, I should say, of our friends from Japan, who, if I follow the statement made, would treat the burden of proof as a burden of disproof to rest upon the shipowner. If there are any gentlemen who wish to argue in that sense and who wish to state their views I am sure the Committee would wish to hear them,

but otherwise, without putting a definitive vote, may I take it that the general view which I think it is desirable to have is that there should be no presumption of blame on the shipowner, but that the burden of proof by a passenger who claims compensation for injury should rest upon him to make out his case.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. le Président a fait observer à l'assemblée que sur la question de présomption de faute, presque tous les orateurs se sont prononcés en faveur de la règle selon laquelle le passager qui a subi des lésions — ou ses héritiers en cas de mort — doivent prouver qu'il y a eu faute, à charge du propriétaire de navire ou de ceux dont il répond.

M. le Président désire accorder encore la parole aux membres de la Conférence qui soutiendraient la thèse qu'il faut maintenir une présomption de faute, sinon, et sauf ce qui résultera de ces débats, il demande s'il peut considérer comme l'opinion générale de la Conférence qu'il n'y a pas lieu d'accorder une présomption de faute, mais de laisser la charge de la preuve à ceux qui demandent des dommages-intérêts.

Herr Dr Gütschow (Hamburg). — Meine Herren ! Ich möchte nur kurz bemerken, dass ich mich im gegenteiligen Sinne aussprechen muss, will aber nur eine Bitte an den Herrn Präsidenten richten, nämlich : es heute bei einer einfachen Aussprache der Meinungen zu belassen und nicht als Ergebnis dieser Erörterungen es so aufzufassen, als ob die Versammlung sich ganz in diesem oder jenem Sinne ausgesprochen habe. Leider sind wir noch nicht in der Lage gewesen, diese Fragen, die von ausserordentlicher prinzipieller und tatsächlicher Wichtigkeit, sind, genau zu prüfen und überliegen zu können, und wenn es auf den ersten Blick, nach dem was wir hier gehört haben, scheinen könnte, als ob wir einig seien in der Frage, wie sie der verehrte Herr Präsident formuliert hat, so habe ich doch grosse Bedenken, dem zuzustimmen und auch

nur in einer vorläufigen Weise zuzustimmen. Ich möchte daher beantragen, dass alle diese Fragen über die persönliche Haftung lediglich diskutiert werden, ohne eine Entscheidung nach dieser oder einer andern Richtung daraus abnehmen zu können.

THE CHAIRMAN. — What we have just heard is exactly what I wish to put as the view of the Committee. With regard to the course we should take I may assume as President here, having listened, that without coming to any definite vote the general sense of all the nations present is in favour of the view which I have expressed, namely, that there is no presumption of blame against the owner of the ship for the accident, but no decision is come to, because the matter is still in a fluid state although that is the general impression that anybody here would draw from the remarks we have listened to.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK)

M. Gütschow fait observer qu'à son avis, il ne convient pas de prendre une décision, même provisoire, et qu'on doit s'en tenir à la constatation de ce qui s'est passé à l'assemblée même. D'après ce qu'a dit Lord Justice Kennedy, c'est dans ce sens qu'il a entendu parler : c'est comme président résumant la discussion qu'il a parlé, mais sans qu'une décision ait été prise et la question reste entière. Il a tout simplement dit cela pour qu'il en reste trace et pour que dans les travaux futurs, on pût tenir compte de ces discussions.

M. BERLINGIERI. — L'association italienne n'accepte pas la solution : elle se réserve.

M. FRANCK. — C'est bien cela.

M. LANGLOIS. — Vous serez probablement étonnés que je sois assez téméraire pour me mêler à des discussions où les jurisconsultes sont mieux à leur place que moi. Vous m'excuserez si je me permets de me mêler à vos discus-

sions en ce moment. C'est que toutes les difficultés qu'on rencontre en cette matière, je les connais, et ce que j'ai entendu à cette tribune ce matin n'a certainement pas changé ma manière de voir.

C'est un dédale : nous sortons d'une difficulté pour entrer dans une autre et chacune de ces difficultés se subdivise à l'infini.

Le Comité a mis à l'ordre du jour la question fort simple : ne conviendrait-il pas d'établir un forfait ? Pour moi je serais d'accord pour l'établissement d'un forfait, en admettant une présomption de faute. De cette façon, on saurait à l'avance ce que la responsabilité peut entraîner. Libre à celui qui trouverait que ce forfait ne suffit pas pour représenter sa valeur intrinsèque, d'augmenter cette valeur par un ticket supplémentaire.

Remarquez bien que si je vous signale ce point c'est uniquement parce que si vous adoptez cette solution-là toutes les autres discussions deviennent parfaitement inutiles.

Voilà ce qui m'a amené à la tribune.

(*Verbal translation by* Dr. Alfr. Sieveking)

M. Langlois is in favour of establishing a presumption of fault if and in so far as the liability of the owner is limited to a certain sum for each case.

The Chairman. — Now we pass to another group of questions which we can take together conveniently, which will be numbers 4, 5 and 7. The first in English, N° 4, is : « Upon what basis should damages be awarded? Should general damages be given? Should damages, indirectly attributable to the accident (consequential damages), be allowed? » In French : « Quelle est la base des dommages-intérêts ? Faut-il y comprendre le dommage moral? Faut-il y comprendre les dommages indirects et médiats? » Then

question 5 : « In whom should the right of action rest? In the injured party? In the widow or children, or descendants? To all persons beneficially interested in the estate?» In French : « A qui convient-il de donner action? A la partie lésée? A la veuve, aux enfants et descendants? A tous héritiers?» Then question 6 we leave out; it is separate altogether from this discussion. Then question 7 : « Should the right of action, for damages for the death of a person, depend upon the condition that the persons claiming were dependent on the deceased person?» In French : « L'action doit-elle être subordonnée à la preuve que la victime était le soutien des parties demanderesses?» In other words, what should be the basis of claim? Should it be a claim in itself including something beyond the directly attributable damages or not, and should the right to damages whatever they are be a right which exists not only in the person injured but in the case of death to persons interested in his life, and should that right be limited or contracted in any way in the form which is put in the 7th question, namely, that the person must prove not only the relationship but the pecuniary dependence.

La séance est levée. — The session was adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI.

AFTERNOON SITTING.

Mr ACLAND. — Mr President, I propose to address the Conference in answering the questions which are now put before us, namely, 4, 5 and 7, but in doing so I wish to say that I am attempting to place succinctly before the

Conference the general principles which regulate the matter according to the law of Great Britain, and although it is possible that the statement which I shall make will require amplification at much greater length than the Conference would put up with, I hope it will be a substantially accurate statement of the principles upon which the law is based.

Now, first of all it is to be remarked that the rules with regard to damages vary, and the right of action indeed varies according to whether the accident has resulted in personal injury alone, or in personal injury which results in death. Taking, in the first instance, alone personal injury, the right of action rests in the person who has been injured, and with regard to the fourth question, which is, in French, « Quelle est la base des dommages-intérêts ? Faut-il y comprendre le dommage moral ? Faut-il y comprendre les dommages indirects et médiats ? » it will be found, I think, a sufficiently accurate statement of the English law to say that the person who has been injured by such an accident as that is entitled to recover all the damages which flow directly from the injury which he has sustained, and, in addition, a sum of money which is assessed by the Jury, or other body who assess the damage, to compensate him for the personal suffering which he has undergone. As an example of the damage which flows directly from the accident, apart from compensation for his personal suffering, I may explain that it includes, generally speaking, all the expenses to which the individual has been put in curing himself of the injury which he has suffered, for instance, the doctor's bill, the bill for the expenses of nursing, and so on. In addition, the results which are less direct perhaps, the damage which he has suffered by reason of being unable to continue his profession or business, and the loss which is occasioned to

his property thereby — to himself in relation to his property thereby. Question 7 and question 4 must be answered in a different way when the injury which has been occasioned to the person who has been personally injured results in his death because then by the Common Law of England there was no right of action at all survived to anybody. That system of law was contained in the maxim *actio personalis moritur cum persona*. The man who was killed cost the person who killed him nothing, according to the Common Law of England. That was altered by an act of Parliament which was passed early in the last Century, which we call Lord Campbell's Act, and by that the persons whom I may sum up as the descendants, the wife and children, and grandchildren, even the father and mother, persons dependent upon him, were given a right of action to recover damages. What those damages were I will try to explain in reference to question 4, which I have already read, and question 7, which I will now read, « L'action doit-elle être subordonnée à la preuve que la victime était le soutien des parties demanderesses ? » The answer that English law at present gives to that last question 7 is that he must have contributed, at all events to some extent, to the support of those persons who are making a claim against the wrong-doer, that is to say, that if, as sometimes happens, the result of the death of the person who has been killed is that if children are put into a better position pecuniarily, those children, or his wife, whichever it may be, can recover no damages at all on the ground that they have suffered no pecuniary damage because that is the principle upon which, according to our law, the damages are assessed. If I may give one simple example which I hope will make it clear to those who hear me, I may perhaps put it in this way : Supposing that a millionaire of any nationality proceeds in a ship to sea,

and by the negligence imputable to the owner, loses his life, and the result is that by his will his wife and children obtain the whole of his estate so that having originally been dependent upon his bounty they now come as of right to possess the property which he hitherto had possessed. In those circumstances, according to the English law, damages would not be recoverable because there has been no pecuniary injury done to the persons who would be putting forward the claim. The death of the person who has been killed has been actually, from a pecuniary point of view, to the benefit of those who come after him, and so according to the English law there would be no damage at all. There remains, therefore, to be answered question N° 5.

JUDGE BRADFORD — Would you allow me to ask one question ? Does any portion of the damages, under any circumstances, go to the creditors of the deceased, or only to the widow, or next of kin ?

Mr. ACLAND. — Only to the widow.

JUDGE BRADFORD. — Not to the general estate ?

Mr. ACLAND. — Not to the general estate.

Now, Gentlemen, question No. 5 is, « A qui convient-il de donner action ? A la partie lésée ? A la veuve, aux enfants et descendants ? A tous héritiers ? » According to the English law that has been decided under Lord Campbell's Act which gives the right of action to the personal representatives. I have here the text of the book before me, and perhaps the Conference will bear with me if I read it, « The action should be for the benefit of the wife, husband, parent and child of the person whose death shall

have been so caused and shall be brought by and in the name of the executor or administrator of the deceased ». Then, after the manner of English Acts of Parliament, « parent » is explained to mean « father and mother, grandfather and grandmother, stepfather and stepmother ; and the word « child » shall include son, daughter, grandson and granddaughter, and stepson and stepdaughter ». So that those are the people who, according to English law, can recover. That I hope is an accurate statement of the principles — it does not pretend to be more than that — upon which this matter is regulated in English law, and I do not know whether the Conference would desire that I should express any opinion at all as to the questions which are asked in this section. I think on the whole it would be more useful that the time at our disposal, which is short, should be employed by obtaining from the different Nationalities statements of the law which govern the matter in those States, rather than that we individuals should express any opinion at all in answer to the questions which have been put.

* * *

May I add this. The answer which I have given applies simply to passengers, and has no relation whatever to members of the crew, or others employed on the ship. Utterly different considerations apply according to English law in those circumstances.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Acland a résumé brièvement les dispositions de la loi anglaise sur cette matière. La loi anglaise fait une distinction essentielle entre le cas de blessures et le cas de mort. Quand il s'agit de blessures, c'est la victime elle-même qui est présente ; on lui alloue à titre d'indemnité tous les frais qu'elle a été exposée à faire, frais de guérison,

etc, et ensuite une indemnité qui compense la perte subie dans sa capacité professionnelle ou autres biens.

Quand il s'agit au contraire d'un cas de mort l'action est donnée à des parties déterminées, à titre personnel ; mais cette action ne fait pas partie du patrimoine du défaut. Ces parties ainsi déterminées sont : la veuve, le conjoint survivant, le père, la mère, les grands-parents ainsi que les beaux-parents, et puis les enfants, les petits-enfants ainsi que le beau-fils et la belle-fille. Quand il s'agit de l'action des héritiers ainsi déterminés, le dommage ne comprend que le préjudice que ces personnes ont elles-mêmes subi. On ne tient point compte du préjudice que le défunt a pu subir, on ne reconstitue pas son patrimoine. On n'accorde une indemnité que pour le dommage que les parties demanderesses ont personnellement et directement subi.

M. Acland fait observer que les observations qu'il a présentées n'ont trait qu'aux passagers et à leurs héritiers ou ayants-droit, mais il ne s'agit pas des autres catégories, ouvriers ou équipages.

M. Benyovits. — Les questions mises en discussion maintenant sont si importantes qu'il me semble qu'on ne peut pas y répondre aussi facilement. Il faut d'abord les examiner très minutieusement et il me semble que cela sera pour la conférence prochaine.

Quant à la question dont s'agit, j'aimerais pourtant faire quelques observations. Il y a deux bases : les dommages-intérêts, c'est-à-dire le « lucrum cessans » et puis le « damnum emergens ». Dans la plupart des législations, on n'accorde que les pertes réelles ; il me semble que nous ne devons pas faire autrement et n'accorder que la perte réelle.

Quant à la 5me question : à qui convient-il de donner une action ? il me semble que cette question est en stricte relation avec l'autre question qui a trait aux dommages-intérêts. A mon avis, personne ne peut avoir droit à dommages-intérêts que la personne lésée ou bien, en cas de mort, les personnes dont la victime était le soutien. Et il me semble que pour avoir cette action, il est absolument nécessaire que la victime fût le soutien des réclamateurs.

M. Louis Franck. — Permettez-moi de vous poser une question. Vous dites qu'il faut limiter les dommages-intérêts à la perte réelle. Est-ce que vous entendez par exemple dire que ce que l'on appelle le dommage moral doit être compris dans la perte réelle?

M. Benyovits. — Oui.

M. L. Franck, — Aussi les perspectives d'avenir?

M. Benyovits. — Non, cela est trop difficile à juger. Comment apprécierez-vous cela?

(*Verbal translation by* Dr. A. Sieveking)

Monsieur Benyovits points out that according to his opinion only actual damage should be assessed, but actual damage not including loss of gain. Secondly, that the right of action is only for the injured person, and, in case of death, only for those who were dependent upon him during his lifetime, and, thirdly, that, of course, damage must have ensued, or else there lies no action at all — damage must be proved by the Plaintiff.

Herr Loder (Holland). — Meine Herren! Das holländische Komittee hat über diese verschiedenen Fragen, die in verschiedenen Gesetzbüchern bearbeitet sind, einen Rapport abgegeben. Ich will darüber nicht sprechen und nur angeben, wie ich selbst und die verschiedenen Mitglieder des Komitees darüber denken. Ich erinnere daran, dass sich in unserem Handelsgesetzbuche eine Bestimmung befindet, wonach der Reeder verpflichtet ist, für die Unterhaltung, Genesung und Schadenersatz der Bemannung zu sorgen. Das gehört unserer Ansicht nach zweifellos zum Seerecht. Was aber hier weiter behandelt wird, gehört, wie ich glaube, nicht zum Seerecht, nicht zu einem Sonderrecht, sondern zum Kreis der bürgerlichen

Gesetzgebung; und wenn ich darüber spreche so hat das bloss Bezug auf die bürgerliche Gesetzgebung. Im allgemeinen kann ich sagen, dass wir uns der englischen Gesetzgebung anschliessen. Wir glauben auch, dass zwischen den drei Fragen ein innerer Zusammenhang besteht. Die erste Frage betrifft die Basis der « dommages-intérêts » und den Begriff des « dommage moral ». Ich glaube nicht, dass die Fragen allgemein beantwortet werden können. Einem jungen Mann gegenüber, der ein kluger Mensch ist, der viel Perspektive im Leben hat, und der auf dem Schiff einen Unfall erleidet und dadurch seine Perspektive verliert, wird man meiner Ansicht nach die Bestimmung nicht zur Anwendung bringen. Wenn aber auf der andern Seite ein junger Mann schon eine Karriere angefangen hat, die ihm wahrscheinlich eine gute Perspektive eröffnet, einen Unfall erleidet, so müsste die Entschädigung eintreten. Wir glauben, dass der Unterschied zwischen dem *dommage direct* und dem *dommage indirect* schwer zu machen ist, da in jedem Fall der Schaden faktisch anders zum Ausdruck kommt.

Ich komme zur zweiten Frage : « A qui convient-il de donner action? A la partie lésée ? A la veuve, aux enfants et descendants ? A tous héritiers ? »

Wir müssen uns, ehe wir uns darüber verständigen können, was geschehen soll, fragen, wem der Schaden zugefügt worden ist. Ist er etwa den Erben zugefügt? Nein, was haben die Erben damit zu schaffen ? Sie bekommen, was der Tote hinterlässt und weitere Ansprüche haben sie nicht, und ist das Datum des durch den Unglücksfall eingetretenen Todes früher als der Tod sonst gekommen wäre, um so besser für die Erben, dann kommen sie früher zu ihrem Gelde. Aber einen Schadenersatzanspruch der Erben anzuerkennen, den der Gestorbene selbst nicht fordern kann, das geht zu weit. In unserer

Gesetzgebung, — und ich halte das für richtig, — wird dieser Anspruch nur denjenigen Personen gegeben, die von dem Verstorbenen persönlich unterhalten wurden. Das basiert sich eigentlich nicht im strikten Recht, sondern das basiert sich auf ein Billigkeitsgefühl, da einer Witwe zum Beispiel durch den Unglücksfall, das Leben nicht mehr gesichert ist. Dasselbe kann man auch in Bezug auf die Kinder des Verstorbenen sagen. Darum sagt auch das Bürgerliche Gesetzbuch : diejenigen, welche unterhalten werden von Personen, die durch Verschulden eines Dritten zu Tode gekommen sind, haben eine Forderung auf Schadenersatz. Ich glaube, man muss auch in der Zukunft diesem Prinzip treu bleiben. Ich will nicht mehr sagen, glaube aber, dass durch internationale Abmachungen nicht solche Fragen geregelt werden sollten, die nach dem bürgerlichen Recht schon ihre Erledigung gefunden haben. Hierbei kommt auch die Kontraktfrage in Betracht. Selbstverständlich muss durch jede Person der Kontrakt respektiert werden.

(*Verbal translation by* Dr Alfr. Sieveking).

Mr Loder points out that according to Dutch law as regards the crew the Dutch law contains many particulars as to what the owner is to pay to the crew. As regards the passengers, of whom we speak here, he says that the views of the Dutch Association of Maritime Law, generally speaking, coincide with the views expressed by the English Delegates. As regards what damage should be awarded, there should be only the damage directly consequent upon the fault which gives rise to the action. The right of action accrues, according to the opinion of the Dutch Association, only in case of injury to the person who has been injured, or, in case of death, to those persons who have been dependent upon the deceased, and, as I understand Monsieur Loder, without any restrictions as to relationship. These persons need not be related to the injured one.

Am I right in that, Monsieur Loder?

M. B. C. J. Loder. — Yes.

M. Louis Franck. — La question que nous examinons a une très grande importance pratique et je pense que si nous voulons nous rendre compte de cette difficulté véritable, nous devons la préciser davantage. Un premier point sur lequel nous devons nous rendre un compte plus exact, est celui-ci : doit-on comprendre dans les indemnités en cas d'accident le dommage moral, c. à. d. une indemnité pour les souffrances de la victime qui survit, même pour les souffrances des parents ou des enfants atteints dans leur affection ? C'est la jurisprudence dans un grand nombre d'États. C'est une question que l'on ne peut point résoudre a priori. On peut donner dans l'un comme dans l'autre sens, différentes raisons. Je vois que plusieurs membres font un signe négatif. Je serai heureux d'entendre leurs raisons, car s'il est vrai qu'on ne paie pas la douleur, il n'en est pas moins vrai que si on ne peut la faire disparaître ou la payer en argent, on peut cependant attribuer une certaine compensation. C'est ce qui s'appelle en allemand « Schmerzensgeld ». Cela arrête un peu les esprits sentimentaux ; mais les victimes en général dont les sentiments ont aussi quelque importance, ne se plaignent pas de se voir allouer une indemnité. Je ne me prononce pas ; je signale simplement le point.

Une seconde question surgit : les perspectives d'avenir. Je laisse de côté les considérations émises par M. Loder. Mais pour ceux qui exercent des professions libérales, par exemple, et dont le gain n'a cessé de croître, doit-on tenir compte de cette augmentation, ou peut-on dire, — ce qui semble être l'idée de M. Benyovits — : je coupe pour vous toutes les chances de cette carrière brillante, et je ne compte donner de recours qu'à la femme et aux enfants ? C'est encore une question sur laquelle il y aura à s'expliquer, car lorsqu'on dit simplement qu'il faut prendre les

dommages directs et immédiats, on n'est pas plus avancé. Il faut serrer la question de plus près.

* * *

I was pointing out to the meeting in a few words that when one says you want to allow damages for all the immediate consequences of the loss, the form of the drafting of the text may appear clear, but you want to make clear what you think does come near to the question, and then you will see that it goes mainly into these two points on which the practice of the foreign Countries widely differs. First, are you going to take into consideration moral suffering, allowing an indemnity, for instance, to a wife, as a sort of compensation for the loss she bears by the death of her husband ? And then the second question is, are you going to take into consideration the prospects of the increase in the earnings of a professional man for instance, or the head of a commercial firm, who may come to the Court and say, « I have been in business seven or eight years, I have made so much ; for four, five, six or seven years, my earnings were increasing, it is reasonable to expect they would have increased, and you must take that into consideration ». The practice of law in most Countries takes that into account. Do you think it right or wrong ? It would be worth while to hear what the gentlemen here think about that matter. I abstain from expressing any opinion, but we ought to go to the root of the matter if we desire to do useful business.

THE CHAIRMAN. — Does any gentleman wish further to address the Conference upon this matter? If not it appears to me that the Conference would be of opinion that it is a matter upon which it is impossible to formulate an exact

question now. We have heard some views, and it is one of the questions which the Council would desire to be formulated when a further Code is suggested. I do not know what question can be formulated at present, but I understand all are agreed that in some form, in the absence of special contract, a man who is injured will be entitled to damages such as he can really prove and in some degree, at any rate, his near relations, in the form of his family, will be entitled to damages if he dies, and has not recovered damages in his lifetime — but only in respect of the actual money loss which they can prove they have suffered, the money loss taking the form of the reasonable expectation of advantage in the form of money which they would have had taking human life to be what it is, and the chances of life to be what they are. They shall be entitled to that only if they can prove that such a loss has happened by the death, and that they are not, as they may be in one of the cases put by Mr Acland, actually benefitted, in which case they can claim nothing at all. It has been suggested by Monsieur Loder that it might be extended to persons who are other than relations. We have got to consider what the law ought to be. I can only say it seems to me it would be very dangerous to go on extending the right because in the case of the ship-owner unfortunately killing a passenger of very philanthropic charitable tendencies you might have a very hungry crowd who were really dependent upon voluntary gifts, and not even upon moral obligations like the members of a family, and common sense, I think, rather points to confining those claims to the claims which in the eye of humanity a civilised man would be bound to recognise if he had lived. I take that to be the general view, but upon the question of the degree of when the person is injured, and does not die, I can quite imagine there

may be, and I rather gather there is, some difference of opinion. The law of my Country, at any rate, is simple. I do not say it is necessarily right, but it is this, that if a person is injured by the negligence of another his damage divides itself practically into two heads : first, the expense to which he is put in to be cured, past, present or future ; secondly, some compensation that a Jury may think fair for actual pain suffered when there is suffering of bodily pain. Then, after allowing for these two, you come to the money compensation which must be awarded, taking the circumstances of life : his age, his health, and the chances of his life, and looking at the business that he is doing, in consideration of the difficulties that he may have in the future by reason of his injury in earning his livelihood. That seams a reasonable basis, but, of course, it is open to comment, and may be dealt with. I think the Conference might be of opinion, having ventilated this matter, and finding substantial agreement, that we may pass on to another topic unless there is any gentleman who wishes further to address the meeting. I may take it that is the view of the Conference.

Then, Gentlemen, the next matter which I think might be usefully dealt with now is one upon which an opinion could be given. That is question 8, « Should contracting out be prohibited? » that is to say should the shipowner be allowed by law to make a contract with his passenger that he shall in no case be liable to that passenger? One would have to consider what is not apparent upon the questionnaire, namely, whether or not that is intended to apply only to the person injured because I do not quite see how, if the general law was that his relations could claim in a case of death, he could contract with those relations out of liability because the contract would be with the passenger. We can take the simple case of a pas-

senger, and the Conference might express its view as to whether or not a shipowner should be allowed to make a special contract which would exempt him from liability. As those who are present know, the American law with regard to goods has legislated upon this subject in what is known as the Harter Act, but all this question is whether or not in principle with regard to injuries to persons it should be lawful for the shipowner to make such a contract.

Traduction orale par M. Louis Franck

M. le Président a résumé la discussion en disant qu'en ce qui concerne les héritiers, il lui semble qu'ils devaient obtenir une indemnité raisonnable correspondant à ce qu'ils pouvaient légitimement attendre comme avantage pécuniaire, de la survie du défunt s'il n'avait pas eu d'accident et qu'il lui semble que ce dommage devrait être limité au dommage matériel. Il pense également que sous l'une ou l'autre forme il conviendrait que les catégories d'héritiers ainsi admis à réclamer, fussent mieux déterminées et qu'il ne conviendrait pas d'accorder ce droit à quiconque pourrait avoir un intérêt, même éloigné.

En ce qui concerne au contraire les actions introduites par les victimes mêmes, le président considère qu'il y a deux catégories de dommages : tout d'abord les frais et pertes matérielles, conséquences directes des lésions, et en second lieu une somme à estimer qui devrait autant que possible placer la victime pécuniairement dans la situation qu'elle aurait eu si l'accident ne s'était pas produit, sans se mettre dans des hypothèses de pure spéculation.

M. Louis Franck. — M. le Président passe à la question 8 : Faut-il permettre de s'exonérer par contrat de la responsabilité de droit commun ? En d'autres termes : la negligence-clause en matière d'accidents de personnes doit-elle être considérée comme valable ?

Herr Dr. Gütschow (Hamburg). — Meine Herren ! Darf ich eine Bemerkung machen, die sich mir aufdrängt, da es mir scheint, dass die Versammlung auf diesem Gebiet überhaupt noch zu keiner bestimmten Ansicht gekommen ist. Mir kommt es vor — unter allem Vorbehalt — als ob in

dieser Beziehung doch kein Unterschied bestehe zwischen der Haftung für Personenschäden und für Sachschäden. Ich habe mich schon früher gefragt, warum denn in der Haftung dieser Unterschied gemacht wird, und bisher ist es mir nicht gelungen, mir eine befriedigende Antwort auf die Frage zu geben. Bleiben wir beispielsweise bei der Harter-Act. Die Harter-Act befreit den Reeder, wenn er gewisse Verpflichtungen in bezug auf die Ausrüstung der Schiffe, Stellung seetüchtiger Schiffe erfüllt, von der Haftung für ein Verschulden in der Führung und im Betriebe des Schiffes — allerdings nur Sachschäden gegenüber. Ich muss gestehen, dass ich es bisher so aufgefasst habe, als ob die Befreiung eine allgemeine sei, ich bin aber von Herrn Bradford gestern belehrt worden, dass diese Bestimmung der Harter-Act sich nur auf Sachschäden bezieht. Aber es bleibt doch die Frage : Was für ein Unterschied ist zwischen einem Sachschaden und einem Personenschaden ? Ich vermag einen inneren Unterschied nicht zu erkennen. In moralischer Beziehung ist natürlich ein Personenschaden anders als ein Sachschaden zu beurteilen, aber davon abgesehen : warum wird dann ein Personenschaden so ganz anders beurteilt als ein Vermögenschaden ? Ich vermag es nicht su sagen. Ich halte es für wünschenswert darüber die Ansichten des einen oder andern Herrn zu hören. In einer Beziehung, hinsichtlich der Haftung Gütern gegenüber, kann sich der Reeder nach der Harter-Act nicht freizeichnen von einem Verschulden in Bezug auf Beaufsichtigung, richtige Fürsorge, Empfang und Ablieferung der Güter, warum soll, wenn man eine Beschränkung den Gütern gegenüber für richtig hält, nicht dieselbe Beschränkung der Vertragsfreiheit auch Personen gegenüber stattfinden, dass man sagt : der Reeder kann sich freizeichnen von dem Verschulden seiner Leute, wenn im Betriebe seines Schiffes seine Passagiere

beschädigt werden, aber nicht freizeichnen, wenn die Einrichtungen für die Unterbringung der Passagiere schlecht sind und dadurch ein Unglück herbeigeführt wird. Verantwortlich machen sollte man einen Reeder, meiner Ansicht, nicht dürfen, wenn von der Mannschaft ein Versehen gemacht wird, wenn z. B. der Koch nicht aufpasst und die Speisen, während ihm der Proviant ordnungsmässig in gutem und brauchbarem Zustande geliefert ist, so zubereitet, dass sie giftig sind. Es können derartige Fälle vorkommen. Mit einem Wort, ich halte es nicht für gerechtfertigt, hinsichtlich der Vertragsbestimmungen einen Unterschied zwischen Personen- und Sachschäden zu machen.

(*Verbal translation by* Dr A. Sieveking).

Dr. Gütschow thinks that there should not be any difference as regards liability in principle, the liability of doing damage to goods, or doing damage to persons He has been told by Mr Justice Bradford that the Harter-Act applies only to goods. Dr Gütschow asks why should not the same distinction which the Harter-Act contains as to the possibility of the owner freeing himself from certain liability be made applicable also to cases of personal injury. He would like to hear an opinion expressed upon this point. I think as far as I could understand Dr Gütschow he is in favour also of the Harter-Act not only being introduced into other Countries with regard to the carriage of goods by sea, but also to its being applicable everywhere in the case of transport of passengers.

M. Louis Franck. — Messieurs, je crois que ce que vous avez en ce moment à l'examen peut être résolu indépendamment de la décision que l'on peut prendre ou de l'opinion qu'on peut avoir sur les clauses d'exonération en matière de transport de cargaisons. Que disent en effet ceux qui sous ce rapport combattent la tendence de la jurisprudence actuelle qui, dans presque tous les pays, admet la parfaite validité et tolère l'entière généralité de

ces clauses ? Ils ne disent pas à mon sens qu'il faudrait interdire d'une façon absolue aux armateurs et aux chargeurs de faire un contrat par lequel les garanties en matière de diligence se trouveraient limitées. Ce qu'ils veulent, c'est généraliser les dispositions législatives comme le Harter Act et comme la loi australienne sur le même objet, — et ces dispositions font une distinction entre les fautes nautiques et les fautes commises dans la garde et la conservation de la marchandise. Cette distinction, Messieurs, à voir la chose dans ses grandes lignes, qu'est-ce ? C'est l'irresponsabilité de l'armement pour la navigation et la conduite technique du navire par le capitaine et ses subordonnés en leur qualité de marins et c'est au contraire la responsabilité du propriétaire de navire pour tout ce qui est relatif à l'arrimage, la garde et la conservation de la marchandise. Si vous voulez réfléchir un moment à la différence profonde qui sépare à cet égard le transport des personnes du transport des choses, vous reconnaîtrez immédiatement qu'une distinction de ce genre ne peut pas s'appliquer au transport de passagers. Il n'y a pas d'arrimage en matière de passagers. Pour ce qui est de leur garde et de leur conservation, ce n'est pas comme en matière de cargaisons un domaine distinct qu'il soit possible de limiter. En réalité, l'ensemble des soins qu'un armateur doit prendre à l'égard de passagers, ne peut se subdiviser comme en matière de cargaisons.

On dit, pour les marchandises, que conduire un navire c'est autre chose que de veiller à la sécurité. Mais transporter des passagers, c'est encore toute autre chose. Je crois donc qu'il n'est pas possible d'introduire une disposition comme celle du Harter Act et de la loi australienne. Ou bien laissez les clauses d'exonération sous l'empire du droit commun et à l'entière liberté des parties ; ou bien ne

tolérez aucune exonération, n'importe laquelle. Il n'y a pas d'autre solution.

Les raisons pour lesquelles la question doit être tranchée, sont aussi différentes, parce qu'en matière de vies humaines, l'intérêt qui s'attache à la conservation de la vie doit entrer surtout en ligne de compte. Je crois que pour la résoudre, il faut considérer trois catégories de causes.

En premier lieu, l'innavigabilité;

En second lieu, les fautes personnelles aux propriétaires ou armateurs ;

Et en troisième lieu, les faits et fautes des préposés.

En ce qui concerne l'innavigabilité, l'Association Belge est d'avis que sous aucune condition il ne faut permettre à un propriétaire de navire de se montrer à cet égard négligent ou insouciant. La vie humaine est sacrée. D'après la loi française, la loi belge, presque toutes les lois continentales, quiconque par imprudence, quelque minime qu'elle soit, cause des lésions corporelles ou la mort, est nécessairement responsable. Il est responsable devant les tribunaux correctionnels et les cours criminelles. Il doit donc être aussi responsable pécuniairement.

La seconde question : que faut-il décider quand il s'agit de la faute personnelle du propriétaire ?

Je crois que c'est la même solution à laquelle on doit s'arrêter et je ne crois pas non plus que sous ce rapport, le propriétaire de navire ait quelque chose à gagner à une solution contraire. Tout d'abord, en pratique, leur intervention personnelle directe dans les opérations qui peuvent compromettre la sécurité des passagers, est restreinte, et quand elle se produit, elle prend alors un caractère tel qu'une exonération serait impossible. A cet égard, notre décision serait emportée comme une feuille par le vent.

Nous ne pouvons espérer obtenir en faveur d'une classe, quelle qu'elle soit, un régime privilégié.

Mais si une exonération n'est pas possible dans ces deux premiers cas, je suis d'avis que quand on entre dans la troisième catégorie, c'est-à-dire les faits et fautes des préposés, il n'y a aucune raison de ne pas permettre aux propriétaires de navire et aux passagers qui s'embarquent, de faire ce qui leur convient. Ils sont maîtres de leur personne; ils traitent d'intérêts pécuniaires et ils peuvent convenir de leurs droits Le passager soucieux de sa vie ou de ceux qu'il laisse prendra toujours d'autres précautions.

La solution consiste donc à dire que l'exonération de responsabilité est permise sauf pour la navigabilité du navire et sauf pour toutes les précautions et mesures que le propriétaire doit personnellement prendre pour assurer la sécurité des passagers, et je suis convaincu que tous les armateurs vraiment honorables et soucieux de leur situation et de leur avenir, ne demandent pas un autre traitement.

* * *

May I just say in English that to my mind the question of the Harter Act, and the distinction which is made in the Harter Act as between nautical negligence, and negligence of the conservation of the cargo cannot be made applicable to passengers. The matters are totally different. You have, therefore, to decide whether you are going to have an absolute liberty of exempting oneself from negligence, or whether you are going to say there cannot be a distinction of that character. To my mind the negligence clause is valid, and you ought not to interfere with the liberty of the parties as to that, it being understood that the negligence clause applies to the negligence of the

Master, or other agent in the service of the shipowner, but the shipowner is only liable for seaworthiness at the beginning of the voyage and is also liable for any personal fault which may occur. It would be more difficult to introduce a system contrary to those rules as in most Continental Nations any personal negligence, the result of which is damage done, is a criminal offence, and no contract contrary to that would be valid.

M. F. C. AUTRAN. — Messieurs, je suis complètement d'accord avec les principes qui viennent de vous être exposés par mon ami Franck. Je ne reviendrai pas sur les considérations qu'il a si magistralement exposées. Il y a seulement un point sur lequel je me permettrai d'attirer l'attention de la Conférence et qui me paraît devoir être précisé. On nous a indiqué qu'après la mort de la victime, ses héritiers avaient un droit personnel à réclamer compensation et indemnité et qu'ils tirent ce droit de la perte qu'ils ont éprouvée; qu'ils avaient en d'autres termes un droit qui leur est personnel et qu'ils ne trouvent pas dans la succession de la victime. Cependant, il me semble qu'il devrait être bien entendu que lorsque la victime a accepté dans son contrat de transport la negligence-clause pour fautes nautiques ses héritiers ne peuvent réclamer une compensation que la victime elle-même n'aurait pu réclamer, et cela malgré le montant du préjudice qu'ils pourraient subir par suite de la perte de leur auteur.

(Verbal translation by Dr. A. SIEVEKING)

Mr. Autran expresses the same view as Monsieur Franck did, but points out one thing more : that as, in case of death, the person who has been killed had made the contract containing the negligence clause it goes without saying that the heir of the deceased is bound by the negligence clause contracted by the deceased.

Mr. HARRY R. MILLER (London). — Mr. Chairman, I wish to confine my remarks with regard to question 8 within a very short space, because the general reluctance of the members to address the Conference upon this point, together with the remarks we have already heard seem to indicate that there is more or less a general unanimity upon this question, and as far as I have been able to judge the feeling on the matter it is that contracting out should be permitted within certain limits. Now these limits have been put into three categories by M. Franck, and in one aspect I am sorry to say I must differ from him. I cannot help thinking that if an owner is entitled to contract out in respect of the acts of his agents or his servants he should also be permitted to contract out in that frequently occurring case of unseaworthiness of the vessel and I venture to say so for this reason, because nowadays almost every defect might occur in any ship, no matter what precautions have been taken by the owner, no matter whether she is classified in the highest class, whether it be the Bureau Veritas, Lloyd's, or the German Lloyd's, or any of the other classification societies, no matter the amount of forethought : just think of the case in which a rivet may have been hammered too hard in the bulkhead, that rivet may get crystallised or the head may drop off, water may enter the ship and it is conceivable that the ship in consequence may founder.

M. LOUIS FRANCK. — I was speaking of unseaworthiness at the beginning of the voyage.

MR. RISH MILLER. — I take it, it is quite conceivable that the rivet may have been crystallised before the voyage began, and in a case of that kind it is always a matter of the greatest difficulty to say the precise moment at which

the unseaworthiness began. That doctrine of unseaworthiness has been so much extended in the present day that I venture to think an owner should be at liberty to contract himself out of the liability for occurrences of that description. I shudder to think what would happen if one of the big Atlantic liners met with such an accident. I shudder to think what would happen if we had three or four Vanderbilts and three or four Rockefellers on board, and they happened not to make their wills, such as the gentleman Mr. Acland has alluded to — the capital of the company would probably be all absorbed in paying the loss of life claims. I do wish to impress on this meeting that the doctrine of unseaworthiness prevalent at the present day is to my mind a very great hardship to shipowners, and that they ought to be at liberty to contract themselves out of it.

(Traduction orale par M. Louis Franck)

H. Miller a fait observer que la notion d'innavigabilité a été, dans ces derniers temps, étendue très considérablement et que la question de savoir si l'innavigabilité existait au moment du départ ou à la suite du voyage, peut être difficile à résoudre. Il serait donc d'avis qu'il conviendrait que l'exonération du chef d'innavigabilité fût également permise.

Herr Loder (Holland). — Meine Herren ! In erster Linie wollte ich sagen, dass ich ganz und gar die Meinung des Herrn Franck teile, dass wir hier nicht die Harter-Act heranziehen dürfen. Wie schon heute morgen hervorgehoben ist, hat sich auch nicht ein Kollege dafür ausgesprochen. Wenn wir dann auf die Fragen sehen, die uns vorliegen, so sieht die eine ja sonderbar aus ; sie lautet :

« Faut-il permettre de s'exonérer par contrat de la » responsabilité du droit commun ? »

Bis jetzt habe ich noch niemals gehört, dass die Frage anders beantwortet worden ist als hier. Man wird immer sagen, dass es sich höchstens um eine allgemeine Rechtsregel handelt, aber nicht um ein zwingendes Recht. Wenn Herr Franck verlangte, das eine offizielle Interpretation gegeben werden möge, so war doch aus seinen weiteren Ausführungen zu schliessen, dass er seinen Sinn geändert hat. Es kommt bei Beurteilung des einzelnen Falles doch auch darauf an, was der Reeder sonst getan hat, ob nicht doch grobe Fahrlässigkeit, ein fast doloses Verhalten angenommen werden muss, und man darf nicht soweit gehen, zu gestatten, dass er sich in jeder Beziehung von der Verantwortlichkeit freizeichnet. Ich würde es für richtig halten, die Diskussion über diese Frage nicht weiterzuführen. Von einem zwingenden Recht kann jedenfalls keine Rede sein. Wir müssen erst wissen, ob die Frage überhaupt eine Frage des Seerechts sein soll, was für mich fraglich ist.

(*Verbal translation by* Dr. A. Sieveking)

M. Loder says that according to his opinion upon one thing all seem to agree; that is, that the owner should not be permitted to free himself for his own fault or privity, but that as regards all other questions he thinks, first of all we must decide the meaning of the words « common law » before we can decide or even discuss the question whether the owner can exempt himself from liability imposed upon him by the common law, and therefore he wishes us first to discuss what the common law is before we ask whether he can exempt himself from liability as imposed by that law.

M. Berlingieri. — Comme c'est une discussion préliminaire, je me permets, sans émettre une opinion décisive, de faire quelques observations sur ce que vient de dire M. Franck sur le Harter Act et sur la distinction qui est faite par la loi australienne.

Il a dit qu'il faut absolument écarter la distinction faite par le Harter Act et la loi australienne entre les fautes nautiques et les fautes commerciales, car, dit-il, lorsqu'il s'agit du transport de personnes, on ne peut parler du mauvais arrimage, de la garde et de la conservation de la marchandise. Or, je me permets de faire observer que si cette distinction ne peut, matériellement, être reçue en matière de transport de passagers, pourtant, elle pourrait avoir une grande importance et on pourrait dire, d'après moi que la distinction doit être faite de la façon suivante : faute nautique et faute commune. Il peut y avoir à bord mauvais traitement des passagers, des blessures de la part de l'équipage ou du capitaine, et alors il ne s'agit plus de fautes nautiques. On peut donc se demander si cette distinction faite par le Harter Act, ne doit pas être faite aussi en cette matière en disant, fautes nautiques et fautes communes. Nous avons eu à Gênes un important procès par steamer « Carlo Raggio » ; il s'agissait d'émigrants qui avaient subi de mauvais traitements de la part du capitaine et de l'équipage : des femmes avaient été outragées, des hommes maltraités. Or, je vous pose cette question : est-ce que dans ce cas-ci, on ne pourrait introduire la distinction faite par le Harter Act en permettant l'exonération pour les fautes nautiques, les erreurs de jugement du capitaine, mais en ne permettant pas l'exonération pour les fautes communes qui peuvent être commises à bord par le capitaine ou l'équipage ?

Je fais cette observation parce que je crois que cette distinction peut être faite, et je ne pense pas que cette question puisse être complètement écartée.

(*Verbal translation by* Dr. A. Sieveking).

M. Berlingieri differs from the opinion expressed by M Franck as to the applicability of the Harter Act in so far as he thinks that the

distinction made in the Harter Act as to goods between faults relating to navigation and negligence committed in the care of and stowing of the goods in this sense should be made applicable also to the contract of carrying passengers in so far as you can distinguish between faute nautique and faute commune; that is to say, between negligence in matters of navigation and other faults. For instance, passengers could be injured by ill treatment on the part of the captain or the crew. In so far he thinks it is a question which could well be considered whether this distinction could not in the same way be made applicable also to the case of passengers being carried on board ship.

MR. ACLAND. — What is meant by « faute commune ? »

M. LOUIS FRANCK. — Ordinary negligence with the exception of nautical negligence.

M. PAGE (U. S. A.). — M. Chairman and Gentlemen, the question has arisen and has been discussed to some extent as to whether the law of the United States called the Harter Act which applies only to goods and to the provisions of bills of lading, and not to question of the carriage of passengers, can be made in any way the basis of a suggestion of the probability that the same rule that is applied with regard to the carriage of merchandise would be held to apply to the case of passengers. In other words, would Congress of the United States in dealing with the question of passenger service, should that matter come before it anew, extend the rule which exists at the present time and adopt a rule with reference to the passenger service which would be the rule analogous to the Harter Act with regard to the carriage of merchandise. Perhaps it might be of some little interest to you gentlemen of the Conference to know how the Harter Act came about. English ships, steamers, were in the habit of carrying large cargoes of flour from New York to Great Britain to meet the needs of the markets

there. English ships naturally have their bills of lading drawn in England to meet the various circumstances which may be required of them in the foreign ports, and it was found that the bills of lading issued by these ships contained a number of clauses which worked very much against the interests of the miller whose cargo was being taken from New York to England. For instance, they contained the negligence-clause in its most stringent form; they contained also the rule that that negligence clause, should occasion ever arise, should be construed in accordance with the meaning of the English law, and they also contained another clause requiring, in order to avoid accident on that point, that the owner of the goods should restrict himself to applying for relief for any damage done to his goods only to English Courts in England. A miller suffered large loss in his cargo under those conditions. He brought a suit in the United States and the question then arose which was finally taken to the Supreme Court of the United States to determine whether this clause in the first place was against public policy, and in the second place, whether the contract being one which was to be partly performed by delivery of the goods in England the Courts of the United States had any right to pass judgment upon the matter or whether they should not leave it to the English Courts to determine. The Supreme Court of the United States decided that the clause exonerating the carrier from the delivery of the goods according to his contract of carriage was against the public policy of the United States and invalid, and, as a supplementary and necessary corollary to that finding, the Court determined that the application to have those clauses considered according to English law must fail, and above all, that the contract could not deprive the man in New York from his right to resort to the Courts of his own country for the

purpose of protecting his contract. The result then was that in that case — it was the Phœnix Insurance Company, I think — the entire negligence clause of the English bill of lading was destroyed. There was a gentleman in the House of Representatives from one of the western States of the United States, whose home was the exporting point of pretty much all of the flour that went to Great Britain. He was aggrieved, or his friend had been aggrieved, and he therefore felt that he was aggrieved as their representative in Congress, and he introduced a bill which subsequently obtained the name of the Harter Act, in which simply and plainly he laid down very unnecessarily the principles which had been determined by the Supreme Court of the United States. That Bill went to the Senate for concurrence; there it met the observation and fell under the eye of some gentlemen who represented maritime societies in the Union, men of great ability and also men of great power in the Senate. The result was that while they conceded that all contracts on a bill of lading made with the object of changing the ordinary laws of carriage as they had always been understood in the United States, and of relieving the shipowner of the liability for negligence, were void, they inserted the second or third paragraph, which in effect provides that if the owner shall use due diligence in making his ship seaworthy in all respects and in properly victualling and manning her and sending her to sea, then the owner could not be made liable thereafter for any faults or error in judgment or neglect of the master of the ship in her navigation provided always, however, that nothing in the Act should be construed as taking away from the ship the obligation to properly stow, care for, and deliver the cargo. That is the condition in which the law now stands, and it has been determined many times now by the Supreme Court of the

United States that the exercise of due diligence includes the old warranty of the common law that the ship shall be seaworthy when she starts. I have given you the history of this Act in order that you may know that the passing of the Act was not the result of any abstract reasoning of the members of the House and Senate of the United States with reference to the change in the law, but that it was something that was brought about by the necessities of a particular trade.

Now then, what is the condition with reference to life, because I have, as I have said, explained the Harter Act to you in order to show you that it has nothing to do with the question of life, and whatever the liberality may have been in extending the rule under the Harter Act, it is not likely that the same liberality would be exercised in extending the exemption in a negligence clause which prevents liability for loss of life. We have a series of Acts which require the steamship owner — and after all practically the commerce of the world is coming nearer to being reduced to the use of steamers alone — to furnish vessels which come up to a certain degree of efficiency. These must all pass muster before certain officers of the United States ; they must be manned in a certain way and must have a proper crew. The importance of that comes in in this : if there is a failure in this regard, a failure in those essentials required of vessels that are to transport passengers as those essentials are laid down in the laws of the United States, then the very great penalty is visited upon the owner of the ship that, notwithstanding the fact that the ship may have been lost without his knowledge or privity, he nevertheless shall be denied the right of limitation of liability. When it comes to the question of the owner of a steamer transporting passengers the matter is absolutely cast iron ; if the obligations imposed by the

laws of the United States have not been followed then regardless of any innocence on the part of the owner of the ship he is denied a limitation of liability if his ship is overwhelmed by disaster We may take it for granted from this explanation that I now make to you that it is the policy of the United States with reference to the preservation of life travelling upon steamships that the utmost shall be required of the shipowner, and that the law will tolerate nothing which will relieve him of the responsability of performing those things which the law deems so very essential to the safety of life, that though an accident happens without the knowledge of the owner or of his superintendent, if, for instance, the crew has been inefficient in any way or if the machinery has not come up to or been kept up in accordance with the requirements of the Statute, in such case he is denied a limitation of liability. I may say that cases have been decided. One case was decided in which I took part, and which I lost, a very important case, affecting the Pacific Mail Steamship Company, where the Federal Court of Appeal, not the Supreme Court, held that the fact that a crew had been shipped, upon a mail steamer, of Chinamen who did not understand the orders of their officers constituted a violation of those laws with regard to the management and use of steamships, and that that fact deprived the owner of the ship of the right to apply for a limitation of liability when there was a loss. I may add that to approach the law-making body in United States with a proposition that the hold that the law has upon the steamship owner to compel him to do everything for the purpose of preserving human life should be relaxed would be utterly useless, or at any rate it would be very difficult to get them to give way upon the subject. My object in making these remarks is to explain that there

is absolutely no relation between the passing of the Harter Act and the matters which we have been discussing.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Page, à propos de la question du Harter Act en tant qu'il s'agit de lésions corporelles, nous a donné des renseignements que je considère comme extrêmement intéressants et qui sont, je pense, nouveaux au moins pour un certain nombre d'entre nous.

M. Page dit qu'il n'y a aucune assimilation possible entre les deux matières, tout au moins en tant qu'il s'agit de la législation des Etats-Unis.

Le Harter Act a spécialement été introduit, non pas, comme on semble le croire. à la demande des propriétaires de cargaison, pour restreindre le droit des armateurs en ce qui concerne les clauses d'exonération, mais dans une situation complètement différente. Après que la Cour Suprême des Etats-Unis eût décidé que les clauses d'exonération étaient sans valeur, le Harter Act a été rédigé par les sénateurs représentant les ports maritimes en vue de permettre, contrairement à cette décision, des exonérations dans les limites que vous connaissez, c'est-à-dire pour les fautes nautiques.

Ceci vous montre, dit M. Page, qu'il n'y a aucune assimilation possible entre les deux ordres d'idées, et il a ajouté qu'à son avis, toute disposition même dans le sens du Harter Act au point de vue de la sécurité des passagers. n'aurait guère de chance de succès.

The Chairman. — If no other gentleman of the Conference wishes to address us upon this clause I think I ought now to read the document which our Japanese friends from the Japanese Association have handed in with regard to the Article. They say it is desirable that the liability for damages may be released by the contract to a certain degree, but at the same time no special agreement shall exempt the shipowner from liability for damages caused by his own fault or by the bad fault or the gross fault of the captain and seamen or of any other person employed or by the unseaworthiness of the ship, but they add that this answer is founded on the provisions

of existing commercial codes which the Japanese Association reserve for further study.

It appears to me, gentlemen, that the result of the interesting discussion on this question really is a great general concurrence that the shipowner should not be prevented from making a special contract in regard to the carriage of passengers limiting his liability, but there is some difference of opinion as to whether or not that right should be unlimited or whether it should be limited in some degree or in reference to a certain portion of the service to be performed towards the passenger, what has been called the nautical service. That is a matter no doubt which should be considered, but I think I may take it without putting it to the vote that speaking generally the shipowner ought not to be prevented from contracting out of his obligation to the passenger.

JUDGE BRADFORD (U. S. A.) — I do not understand that that is the general sentiment.

THE CHAIRMAN. — I only want to gather the general sentiment.

JUDGE BRADFORD. — I may be mistaken about it. It is not my sentiment.

Mr. F. SIEVEKING. — You will allow me, gentlemen, a few words in English because I am sure it will be understood by all members here. I do not think I can offer any important new views on the question because what I have to say has been touched upon already by several of the speakers. I only want to explain what in my opinion is the general view which is taken by the Conference as it appears by this discussion. The Harter Act has been mentioned as a model for legislation. Then the question has been raised:

Is there any similarity, any analogy, between the contract for transporting goods and the contract for transporting passengers? Then the question has been raised, or rather it has been said we must in the first place consider what are the duties of the shipowner as regards the passengers, and I think we must start from this last point of view in order to be able to answer the question : How far can he exonerate himself from those duties? Now looking at the practice and at the nature of things I think it is rather easy to answer this question : What is the duty of the owner as regards the transport of passengers ? The owner by contracting with a passenger to transport him on board his vessel to the port of destination has, of course, in the first place, to procure a vessel which is proper for such transport; and, in the second place, or perhaps it is included in the first point, to provide for the means of preserving the life of the passenger during the transport by giving him sufficient and good provisions on board. That is the duty of the owner. The duty of the master and the crew is to take care of the life of the passenger and to effect the transport by dealing out to the passenger his daily food and by conducting the vessel in a reasonable and cautious way to its port of destination. That is what is intended by the nature of things.

Now as to the first point : the owner has to procure a vessel which is sufficient to ensure a safe transport to the passenger. Is he to be allowed to enter into a contract with a passenger and to say, « I am not responsible for the good condition of my vessel? » In answering this question there comes in, in my opinion, the difference between the transport of goods and the transport of passengers, because the violation of duties against persons is dealt with by penal laws. That is a thing which has been mentioned by several of the speakers already, and

which I think presents itself as a natural and necessary consideration. A man who would enter into a contract with another man to say that « If I break your arm I am not responsible, » could not plead such a contract in the criminal court, but he would be punished for doing bodily harm to a fellow-man. A man entrusts a chattel to another for custody, the man who undertakes the custody may say, « I am not responsible for taking any care of the chattel entrusted to me ; » he is certainly allowed to do so. But the owner who would say, « I am not responsible for providing a good vessel to the passenger in case the passenger suffers bodily or loses his health in consequence of a good vessel not having been procured », could not by such a contract exonerate himself from his duty. But then how far does this duty go ? Is it a warranty of seaworthiness which is required, or is it only due diligence and care required ? Considering the criminal consequences certainly the owner would be responsible only for due care and diligence, and I think the same thing must be as to the civil consequences, the damages. The owner must be allowed, if the law imposes upon him the duty of a warranty for seaworthiness in a contract of affreightment of passengers, to exonerate himself and to restrict his liability to reasonable and due diligence and care in procuring a sufficient and a good discharge, and the same principle would apply as to the provisions. He could not contract himself out of the liability to provide or to use sufficient and reasonable care and diligence in procuring good provisions, but the law must allow him, in case he has used sufficient diligence and care, to declare himself not responsible to any further degree. That is the same principle, as far as I know, as the principle of the Harter Act. With regard to the liability of the shipowner for the seaworthiness of his vessel as regards the contract

of affreightment of goods, the same principle applies to the care which the owner has to take for supplying a good and sufficient crew.

Now the other question is as to the treatment of the passengers on board. It has been said that the principle of the Harter Act cannot be applied, but I believe to a certain extent this is not correct. Dr. Gütschow is quite right in mentioning the example of the cook on board poisoning by negligence the dinner of his passengers. The question is : How far can the owner exonerate himself from liability ? That is a question merely of policy. The Harter Act says that the owner is not allowed to exonerate himself from the liability for the stowage and for the guarding and correct delivery of the cargo, guarding the cargo, for example, by due ventilation, guarding the lives of the passengers by giving them their proper food. I think it is quite on the same footing, and it is a matter of policy which I think should be taken into consideration by the legislature as to whether it ought not to be said that in order to ensure the safe transport of passengers and the safety of human life, which is of greater importance, speaking from the point of view of public policy, than the preservation of goods, there should not be established a responsibility of the owner for the good treatment of passengers, in order to avoid ill-treatment by the crew, at least to a certain extent. There may be different views about it, but I think we should not say here that it would be a bad policy to establish this responsibility to a certain degree, and, as M. le President mentioned it to be in his opinion the general view taken by the meeting that the owner ought to be allowed to exonerate himself from the consequences of his own negligence and the consequence of the negligence of the crew, I might say that I would not, as I have explained, agree to such a general expres-

sion of feeling, but that I would, recommend a law which prohibits him to a certain degree from exonerating himself, and leave it open to serious consideration whether this prohibition ought not to a certain degree to be extended to the faults of the master and crew committed during the voyage — not the nautical faults — and there the principle of the Harter Act applies. It is a thing where so many reasons can be given for exempting the owner from responsibility for the acts or the negligence of the master and crew that a law may be recommended which says : « We allow the owner to exonerate himself from this liability ». The same may be said with regard to the transport of passengers. But the other principle of the Harter Act, the guarding of the cargo, and, by analogy, the preservation of the crew and passengers on board, is a principle which, in my opinion, requires serious consideration.

THE CHAIRMAN. — I think the very interesting and important speech we have just heard is one more reason for not coming, or attempting to come, to any definitive decision. We cannot conclude the matter here by a vote, and, therefore, it is perhaps better not to draw any conclusion which is not satisfactory to everybody unless the majority of the Conference wish to have a vote taken as to whether there should be absolute freedom, or whether there should be restricted freedom to contract out. I understood our President, Dr Sieveking, rather to suggest that there should be a certain degree of right to contract out, but a limited degree, limited in some respects. Some of us may still possibly think that there should be no restriction of freedom of contract in the matter. Others may think there ought to be no permission at all to contract out of whatever liabilities the law or the Common Law may affix,

but at any rate I think there is one thing you will all agree upon, and that is that we have to rise now, and there being unanimity I presume on that point, we can continue the further discussion of this subject to-morrow morning.

La séance est levée. — The Conference adjourned.

SÉANCE DU SAMEDI, 25 SEPTEMBRE 1910

SITTING OF SATURDAY, 25th SEPTEMBER 1910

PRÉSIDENCE DE M. FR. SIEVEKING

Mr. FR. SIEVEKING IN THE CHAIR

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, avant de reprendre la discussion, je vous demande la permission de faire une communication.

Notre excellent ami M. Filipo Artelli, de Trieste, a bien voulu mettre à notre disposition une somme de deux mille francs pour être attribuée à titre de prix à l'auteur du meilleur mémoire sur les travaux accomplis jusqu'à ce jour par le Comité Maritime International, en y comprenant l'étude des réformes sur base desquelles l'unification du droit de la mer pourrait se faire le plus rapidement.

*
* *

I may repeat in English that our friend Mr Artelli has communicated to the Bremen Bureau his desire to put at our disposal an amount of 2,000 francs to be awarded as a prize to the author of the best book or pamphlet of the work accomplished by the International Maritime Committee, and on the best ways of reform in the direction of unification of maritime law. I suppose it will be the intention of the meeting to accept this amount put at its disposal, and to express to Mr Artelli its most cordial thanks.

JUDGE BRADFORD (U. S. A.). — I respectfully move that the cordial thanks of this conference be extended to the generous donnor. *(Cheers).*

M. LE PRÉSIDENT. — Nous venons de terminer la discussion sur les n°s 8 et 9 : reste la question :

Faut-il mettre sur le même pied les étrangers et les nationaux ?

C'est un détail que peut-être nous ferons mieux de remettre à une autre conférence.

Nous ne sommes ici qu'au commencement de notre étude. Je crois que c'est aussi l'opinion de l'assemblée de remettre l'examen de ces petits détails à une prochaine réunion ? (*Assentiment*).

I do not believe there is any difference of opinion about that, and we may take it as agreed.

As far as I can see, Gentlemen, that finishes the questions. There is nothing left but the question of the means of giving publicity to maritime mortgages and liens in the various Countries. That is a question we have not yet dealt with.

M. LOUIS FRANCK. — You will remember M. President and Gentlemen, that at the Conference of Venice Sir William Pickford moved that it be entrusted to the care of the Permanent Bureau, to collect and publish the various laws as to the means of giving publicity to maritime mortgages and maritime liens in some cases, and that the Permanent Bureau should consider whether the state of these laws warranted efforts to arrive at some common understanding on this matter. It is a very long, tedious and difficult task. We have, however, set ourselves to do it, and several gentlemen of various Countries,

amongst whom I may mention M. Adam and M. Jacobs of Antwerp, have given us their valuable help, and the work has progressed so far that the text of nearly all laws is in our hands, but I do not think it would be wise to publish a Code of that sort, or to publish a compendium of that sort before it is absolutely complete. I may mention to the meeting that we have not left the matter out of consideration, and that we expect to be able, either at the next meeting, or between this and the next meeting, to submit to you a complete report which will, outside the business of the Conference, be very valuable. I may just add that as far as reforms go in that direction the only point which seems of particular interest, and which seems practically possible to realise would be that, as far as the registers of maritime mortgages go in the various Countries, some means should be devised so that there might be a central office where in an easy way it would be possible to see at a glance the state of each ship without having to resort to the various reports, and to find out to which port the ship belongs. I would not make any remark as to different legislations, but in some legislations it is difficult to find the exact state of the ship as far as maritime law is concerned.

* * *

Messieurs, à la Conférence de Venise, Sir William Pickford avait exprimé le désir de voir réunir par le Bureau Permanent, la collection complète des dispositions administratives dans les différents pays quant à la publicité relatives aux hypothèques et aux privilèges maritimes. Le Bureau Permanent n'a pas perdu cet objet de vue. Il a réuni la plupart des lois existant en la matière, mais le travail n'a pas encore pu être achevé parce que les textes de plusieurs

législations ne nous sont pas encore parvenus. Ils seront distribués à la prochaine Conférence.

Nous pourrons aussi examiner si dans ces questions qui touchent au domaine administratif, il est possible d'introduire des mesures d'ordre international. J'ajoute que l'objet qui paraît d'un réel intérêt, c'est un arrangement en vertu duquel dans chaque pays les registres relatifs aux hypothèques pourront être centralisés, ou transcrits dans un registre central, de façon à ce qu'on puisse facilement vérifier quelle est la situation d'un navire, sans devoir se livrer à des recherches trop étendues.

M. LE PRÉSIDENT. — Au nom de la Conférence, je remercie le Bureau Permanent des soins qu'il a pris au sujet de cette question, qui sera donc soumise à une prochaine assemblée.

Il reste encore à régler quelques détails au sujet de la question du fret, notamment la matière des articles 4 et 5, relativement aux questions du dead-freight et du demurrage. Je suis sûr que je parle en votre nom en réservant cette matière à la Commission qui devra s'occuper des questions du Fret.

Nos travaux sont donc terminés et je donne la parole à M. Autran.

M. F. C. AUTRAN. — Messieurs, au moment où nos travaux sont terminés, je crois être votre interprête à vous tous en adressant au bureau de cette Conférence et notamment à ses deux éminents présidents Monsieur le Président Sieveking et Lord Justice Kennedy, l'expression de nos plus affectueux sentiments et de notre sincère reconnaissance.

Nous avons tous pu apprécier la compétence, le tact et la courtoisie avec laquelle ils ont dirigé nos travaux et si ces derniers aboutissent à un résultat utile, il est bien

certain que la meilleure part leur en reviendra. Je le répète encore une fois, il est toujours fort difficile de diriger une assemblée composée de membres appartenant à des nationalités très différentes et qui — je ne dirai pas, apportent ici des préjugés, — mais dont les esprits sont tout au moins imprégnés de leurs traditions nationales. Il faut donc, par la douceur, par la persuasion, amener chacun de nous à abandonner un peu de son patrimoine national pour arriver à constituer le patrimoine commun qui sera le patrimoine international ; et on ne peut arriver à ce résultat que précisément, en faisant toucher du doigt aux esprits non prévenus qui sont réunis dans cette enceinte que la solution proposée dans un intérêt commun est celle qui satisfait à la fois l'équité et les intérêts de chacun.

Du reste, — et c'est par là que je termine le vote de remercîments que vous adresserez certainement au bureau de la Conférence et à ses deux éminents présidents, — du reste, nous sommes à la veille, c'est le cas de le dire, de voir nos travaux recevoir une sanction définitive et une consécration officielle et vous pourrez vous dire que l'initiative individuelle dans la matière de l'unification du droit maritime, aura joué le rôle que cette initiative joue toujours : sans vouloir dire du mal des gouvernements, il faut un peu les faire marcher, il faut un peu leur faire connaître les besoins qui animent l'humanité. Parmi ces besoins de l'humanité, il est certain que l'unification du droit maritime est un des plus pressants. Et sans vouloir flatter notre amour-propre de façon exagérée, je pourrais terminer ce discours en rappelant un mot du grand historien anglais Macaulay, qui était en même temps un grand philosophe et qui a dit que les esprits qui sont soucieux des besoins de l'avenir sont comme les sommets des montagnes qui le matin, sont éclairés par le soleil, alors que le reste de la plaine est encore dans l'ombre.

Mr CHARLES PAGE (U. S. A.) — Mr President and Gentlemen of the Conference, now that we are about to depart I wish, on behalf of the American Delegation that is present here, to express our admiration and appreciation of the great courtesy and the great skill with which the presiding officers and the assistant officers of the Conference have performed the duties which have fallen upon them. We wish to thank them. Although by reason of the eminence of their own personal leadership it has been our privilege to hear them express their views at all time, yet there is no voice in this Conference, that wished to be heard and that had to remain silent. I wish to thank, on behalf of the American Delegation, the courteous gentlemen who compose the great body of this Conference. It has been a great pleasure to meet them, and we have to thank them for the courtesy with which they have received us. I wish to ask the Delegates from the great City of Bremen to convey to the officers of this City, and to all of its good people, our thanks for the generous hospitality which they have shewn us. I do not know any better way in which I can express the feeling that we have towards the people of Bremen than to use words which, throughout all the world where the English language is spoken, speak more from the heart under conditions like this than any other words. I ask you, gentlemen of the Bremen Delegation, to say to all of your fellow citizens that their generosity, their hospitality, their kindness has made the American Delegation feel during every hour of their sejourn in this City that they were at home with them.

JUDGE BRADFORD (U. S. A.) — Mr. President, to what has just been said by my colleague from the United States I desire personally to add but a word to express my high appreciation of the dignity and impartiality with which

you and also Lord Justice Kennedy have presided over the deliberations of this body, and equally my appreciation of the courtesy I have received from the other officers, and also from the members of this body. I shall carry back with me to the United States the pleasant recollections of this Conference, and of the grateful and generous hospitality lavished upon us by the good people of the Free City of Bremen, this interesting and historic City, a City which more than 600 years ago adopted its own code of maritime laws, which Centuries ago valiently and successfully contended for the protection of life, of liberty and of the freedom of commerce. I say that I shall carry back with me the very pleasantest recollections of this City whose illustrous past can only be equalled by what I believe will be the golden prosperity in store for it in the future. Now, Gentlemen, finally, I wish to express the very great regret I feel at my absolute inability to accompany you upon the delightful excursion proposed for to-day, and to wish you one and all at this point long life, good health and happiness.

M. Charles Le Jeune. — Voilà, Messieurs, douze ans que nous allons de ville en ville, tâchant de répandre la bonne parole et d'introduire dans l'esprit des grandes masses maritimes les vues que nous préconisons. Cette œuvre, que nous considérions comme presque impraticable, il semble qu'aujourd'hui, nous en voyions poindre la réalisation. Comme vous le disait M. Autran, de grandes assises se préparent à Bruxelles, et déjà nous pouvons croire, avec quelque raison, qu'elles ne seront pas sans résultat.

Mais, comment se fait-il que nous ayons pu poursuivre cette œuvre ? Comment se fait-il qu'au milieu des difficultés si multiples qui faisaient obstacle à sa réalisation, nous

ayons pu atteindre à ce succès que nous constatons aujourd'hui. C'est, Messieurs, que partout oú nous nous sommes rendus, dans toutes ces villes, nous avons rencontré des hommes qui étaient prêts à nous tendre la main ; que nous avons rencontré des hommes qui étaient prêts à comprendre le but élevé que nous poursuivions ; que nous rencontrions partout des négociants, des jurisconsultes, des armateurs, des assureurs qui, sentant l'importance de nos travaux, se mettaient à notre diposition et nous secondaient de tous leurs efforts. Et chaque fois, et de ville en ville, nous avons vu ce mouvement s'accentuer avec plus de force. Aujourd'hui, c'est à Brême, et je ne suis que l'interprète de ce que vous pensez tous en vous disant qu'après les splendeurs de Venise, nous sommes surpris de voir que les splendeurs de Brême puissent nous produire une impression si considérable et telle que, si nous ne pouvons effacer de notre esprit les magnificences de Venise qui sont doublées de la beauté de son climat, de ses palais, de ses grands canaux, nous retrouvions ici à Brême des impressions égales avec le sentiment d'une cordialité non moins grande. Nous avons été reçus ici, Messieurs, par le Sénat de Brême, cette institution séculaire d'une république dont les libertés, dont les traditions ont joué un rôle si grand dans l'histoire et particulièrement dans l'histoire de la ligue hanséatique. Nous sommes profondément émus des témoignages qui nous ont été donnés par ce Sénat, de la réception qu'il nous a offerte, des paroles qui nous ont été dites par Sa Magnificence Monsieur le Bourgmestre Pauli ; nous en exprimons nos sentiments de profonde gratitude.

Nous avons, à côté de cela vu la Chambre de Commerce nous convier à un banquet magnifique ; nous avons vu son président M. Vietor se multiplier pour nous. Nous avons vu autour de nous se grouper tout le Commerce de Brême,

ce Commerce qui aux traditions du passé sait joindre l'esprit progressif du présent et même les vues larges de l'avenir.

Nous avons vu, Messieurs, le Norddeutscher Lloyd nous préparer une réception merveilleuse dont nous allons goûter tous les charmes bientôt. Nous avons vu M. Plate, son président, se multiplier pour nous faire apprécier tout ce que Brême peut posséder de plus intéressant. A côté du commerce, nous allons voir l'armement, ce grand armement qui est la gloire de Brême et qui lui a valu un nom dans le monde entier.

Enfin, Messieurs, nous nous sommes trouvés ici devant un Comité d'organisation dont je ne sais réellement que dire, tant cette organisation était belle, tant elle était cordiale et tant elle était parfaite. Jamais, en aucun temps, il ne m'a été donné de voir avec cet esprit que j'appellerai bien Brêmois, cet ordre, je dirais même presque cette discipline qui fait que chaque détail, jusqu'au moindre, a été mené à la plus exquise perfection, si bien que dans toutes les fêtes merveilleuses qui nous ont été préparées, il s'est trouvé des détails d'exécution qui nous ont tous infiniment charmés.

Puis, Messieurs, il semble que cela n'était pas assez. Nous avons vu ici quelque chose que nous n'avons encore vu nulle part, et je dois le dire, nous nous trouvons pris d'une émotion toute particulière : il y a eu un Comité de Dames. Cela indique bien l'esprit qui se révèle quand on se trouve dans ce milieu : la femme secondant l'homme dans ses travaux, dans ses œuvres utiles ; la femme ne dédaignant pas d'y prendre sa part et même se mettant à l'unisson de tous ces sentiments pour joindre, semble-t-il, le charme, la fleur de la poésie, à tous ces arides travaux auxquels nous nous livrons. *(Applaudissements).*

A tous, Messieurs, une fois de plus, j'exprime mes

sincères et profonds remercîments au nom du Comité Maritime International.

Lord Justice Kennedy. — Monsieur le President and Gentlemen, I should be very sorry if, on behalf of myself and the English branch of this Committee which has had the privilege of joining your labours here, I were not to express, though in a very few words, the same sentiments that have been already very admirably expressed by our friends from America, by Monsieur Le Jeune and Monsieur Autran who have already spoken. Nobody who has been here can fail to remember for ever with gratitude and with pleasure, the splendid reception, and what is better, the hearty reception, which we have all of us had from this great City, and from the Public Bodies and Institutions who have entertained us. But, Gentlemen, there is something more to me in all of this, and that is that with the feeling of admiration for the place and its people, with the feeling of sympathy for the great kindness with which we have been received, we also, as members of this Comité Maritime International will carry away with us a permanent source of encouragement for future work, of feelings that we are really trying to do something worth doing, and that we shall have the cooperation of all Nations, as we have had so far, whatever Country we have visited, in the work which we are humbly trying, bit by bit, to do, undaunted by delay, and, I am quite sure, hopeful ultimately of success. I wish to express on behalf of the particular branch of this Association to which I belong my hearty thanks to the people of Bremen, the pleasure that we have had, and the hope which they have founded in our minds and hearts for the future of the work which we have tried to carry one step further.

M. L. R. S. TOMALIN (England). — May I ask one moments time to express what I know is the feeling of all our colleagues in this room how greatly indebted we are to Monsieur Louis Franck for his assistance, and for his splendid translations of the various speeches that have been made. I think we all of us know far more of what has gone on here in consequence of the immense trouble that he has taken, and the great ability which he has shewn in translating those speeches, and I ask all gentlemen present, with the President's consent, to join in a hearty vote of thanks to Monsieur Louis Franck.

(The motion was carried unanimously).

M. HINDENBURG. — Dans notre Association Danoise de Droit Maritime, il a été résolu de présenter à l'assemblée réunie ici nos vœux pour que la prochaine réunion ait lieu dans la ville de Copenhague. Nous ne savons pas exactement quand la prochaine réunion aura lieu. Nous avons pensé qu'elle se tiendrait dans deux années, ou si cela convient à la Conférence en 1910. Tant mieux. Le plus tôt que nous aurons le plaisir de vous voir sera le mieux.

Naturellement, après les splendeurs de Venise et de Brême, c'est avec une modestie naturelle que nous formulons notre invitation. Cependant, si vous aviez l'amabilité de l'accepter, nous ferions de notre mieux.

Les étrangers ne nous visitent pas beaucoup — il y a surtout les Allemands. Nous désirerions être visités aussi par des nations qui nous connaissent trop peu. Je n'ose rien vous dire de la réception que nous pourrons vous faire; mais vous pouvez être persuadés que notre réception n'en sera pas moins cordiale. Des étrangers qui nous ont visité, aucun ne contestera que les environs de Copenhague sont les plus beaux que l'on puisse trouver.

M. Charles Le Jeune. — Au nom du Comité Maritime International, je désire remercier M. Hindenburg de l'invitation qu'il a bien voulu nous adresser.

Il nous est impossible de nous prononcer définitivement sur l'acceptation de cette invitation, qui nous paraît pleine d'attraits et que certes, pour ma part, je ne demanderais qu'à appuyer de toutes mes forces si les circonstances le permettent.

Donc, sous les réserves d'usage, nous prenons acte de l'invitation qui nous est faite pour Copenhague et nous en remercions sincèrement l'Association danoise en espérant que nous pourrons donner suite à cette gracieuse invitation.

President Herr Dr. Sieveking. — Meine geehrten Herren ! Bevor ich die Konferenz schliesse, gestatten Sie mir mit nur wenigen Worten zunächst meinen aufrichtigen Dank auszusprechen für die freundlichen Worte, mit denen die Mühen, wie Sie sagten, Anerkennung gefunden haben, die mir als Präsidenten und dem Lord Justice Kennedy und den andern Vizepräsidenten die Leitung dieser Versammlung gemacht haben. Das Wort « Mühen » is nicht der richtige Ausdruck : es war eine Freude, in einer Versammlung den Vorsitz zu führen, wo in der Tat eine Leitung der Debatten eigentlich fast überflüssig war, weil durch die konziliante Art und Weise der Beratungen, durch die Unterordnung aller unter die Regel, sich alles von selbst ergab, ohne dass irgendwo ein Eingreifen erforderlich war. Dadurch ist in der Tat ein Resultat erzielt worden, dessen wir uns alle freuen dürfen. Wir scheiden mit dem Bewusstsein, dass hier ein weiterer Schritt und zwar ein nicht unbedeutender Schritt vorwärts getan ist in unserer Arbeit. Meine Herren ! Der Beschluss, der von Vertretern von 14 Nationen hier einstimmig gefasst worden ist « Das System der Distanzfracht ist abzuschaffen » ist

ein Wort, das seinen Wiederhall finden wird in der ganzen seefahrenden Welt, ein Wort, das eine Zukunft hat, und diesen Worten werden sich später andere anschliessen. Davon bin ich deshalb überzeugt, weil ich die Fortschritte erfahren habe, die im letzten Jahrzehnt in unserer Arbeit getan worden sind.

Und noch einen andern Punkt möchte ich erwähnen, der mich besonders erfreut hat. Das ist, dass ich sehe, wie von Jahr zu Jahr die Jugend, der junge Nachwuchs, die Söhne der Väter, die diese Arbeit unternommen haben, der Arbeit sich anschliessen. An sie richte ich besonders meine Worte in der Hoffnung, dass sie, wenn wir Alten nicht mehr an der Arbeit werden teilnehmen können, mit derselben Freude, mit der wir die Arbeit begonnen und bis an unser Ende geführt haben werden, die Arbeit aufnehmen werden, um sie zu einem glücklichen Ende zu führen. Was aber mich anlangt, so scheide ich von Ihnen mit dem Gelöbnis, dass, solange mir die Kraft verliehen sein wird zu arbeiten, meine Arbeitskraft und mein Enthusiasmus und mein Herz im Dienste sein wird des Comité Maritime International (*Lebhafter Beifall. Händeklatschen*). Ich spreche in Ihrer aller Sinn, wenn ich die Versammlung schliesse mit dem Worte : Au revoir ! (*Beifall*).

La séance est levée. — The proceedings terminated.

Prix Artelli de Trieste

Règlement

ARTICLE 1. — Un prix de **deux mille francs** a été fondé par Monsieur Filipo Artelli, de Trieste, pour être attribué au meilleur ouvrage consacré à l'œuvre de l'unification du Droit Maritime et à l'histoire du Comité Maritime International.

ART. 2. — Les manuscrits devront parvenir au Secrétariat du Comité Maritime International (30, rue des Escrimeurs, Anvers) au plus tard le 15 avril 1912.

ART. 3. — Un jury sera composé de cinq personnes désignées par le Bureau Permanent.

ART. 4. — Les manuscrits peuvent être rédigés en anglais, en français, en allemand ou en italien.

Art. 5. — Le Comité Maritime International se réserve le droit de publier le travail couronné.

Art. 6. — Le prix pourra être partagé. Dans le cas où le jury estimerait ne pas devoir l'accorder, la somme de deux mille francs pourra être employée en tout ou en partie à donner des mentions ou de simples récompenses.

Séance administrative

Assemblée générale des Membres permanents du Comité Maritime International

Après la clôture de la Conférence, les membres permanents du Comité Maritime International se sont réunis en assemblée générale annuelle, sous la présidence de Monsieur Charles Le Jeune, vice-président du Comité Maritime International.

M. Charles Le Jeune ouvre la séance. Il fait part à l'assemblée de ce que depuis la Conférence de Venise, le Bureau permanent, en vertu des pouvoirs lui conférés, a désigné comme Membres permanents :

Pour les États-Unis : M. le Juge Bradford, de Wilmington et M. le Dr Brown, de New-York ;

Pour la République Argentine : le Dr Estanislas S. Zeballos, M. Juan C. Belgrano, le Prof. Juan Carlos Cruz et le Prof. Honorio Pueyrredon, de Buenos-Aires. Ces nominations sont confirmées à l'unanimité.

Sur la proposition de M. le président Sieveking, l'assemblée nomme comme membres permanents :

M. Heineken, Président du Conseil des Directeurs, du Norddeutscher Lloyd.

M. le Directeur Ecker, de la Hamburg-Amerika Linie.

Sur la proposition de Lord Justice Kennedy :

Lord Gorell Barnes, de Londres ;

Sur la proposition de M. Franck :

Le Dr Lewies, avocat à St. Pétersbourg.

Sur la proposition des membres autrichiens :

M. Stephen Worms, conseiller au Ministère du Commerce à Vienne.

Pour le Japon :

M. K. UCHIDA, directeur au Ministère des Communications, Tokio.

M. FRANCK rappelle à l'assemblée que M. Filipo Artelli de Trieste a institué un prix de deux mille francs pour le meilleur ouvrage sur l'œuvre de l'unification du Droit Maritime et l'histoire du Comité Maritime International.

L'assemblée décide de laisser au Bureau permanent le soin de régler les conditions dans lesquelles ce concours aura lieu (1).

---

(1) Le Bureau permanent a depuis lors rédigé un règlement que l'on trouvera à la page 404 de ce volume.

INDEX

N.-B. — Dans cet Index « FRET » veut dire « Conflit de lois en matière de Fret » ; « COMPENSATION » veut dire « Indemnités dues en cas de mort ou de lésions corporelles ».

PAGES

ACLAND (R. B. D.), Londres,
- Discours sur le Fret 234
- Discours sur la Compensation 336, 355

AFZELIUS (Iv.), Stockholm,
- Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190

ARTELLI (FILIPO) de Trieste,
- Prix institué par M. ARTELLI 391
- Vote de remercîments à 392
- Règlement du prix 404

AUTRAN (F. C.), Marseille,
- Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
- Réponse à M. le Bourgmestre de Brême . . . 188
- Discours sur le Fret 220, 237, 244, 277
- Discours sur la Compensation . . . 307, 347, 374
- Discours de remercîments 394

AMENDEMENTS sur le Fret,
- de M. BERLINGIERI. 263
- de M. BRADFORD 215, 229
- de M. DE NAGY. 246, 276
- de M. FRANCK 223
- de M. LODER 262, 273
- de M. PAGE 220
- de M. SCHAPS 258
- de M. SUKETADA ITO 276
- de M. GÜTSCHOW 282
- de M. VIO 237
- de M. WUPPESAHL 259

PAGES

BEERNAERT (M. A.), Bruxelles,
Discours d'ouverture 181
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
BENYOVITS (Dr Louis),
Discours sur la Compensation 361
BELGRANO (Juan C.),
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
BERLINGIERI (Dr Francesco), Gênes,
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
Réponse à M. le Bourgmestre de Brême . . . 189
Discours sur le Fret 257, 262, 268
Amendement sur le Fret 263
Discours sur la Compensation 340, 377
BRADFORD (Hon. Juge Edw. C.), Wilmington (Delaware),
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
Discours sur le Fret 213, 229, 233, 290
Amendement sur le Fret 215, 229
Discours sur la Compensation 312
Propose un vote de remercîments à M. Filipo Artelli, de Trieste 392
Discours de remercîments 396
BUREAU de la Conférence (Composition du) 190
BUREAU PERMANENT du Comité Maritime Intern. XVII
CARR (Ralph) London,
Discours sur le Fret 252
CLOTURE de la Conférence 394
COMITÉ Maritime International :
Bureau XVII
Membres XIX
Statuts XV
COMMISSION de Paris (Février 1910)
Compte rendu 1
Membres de la . . . . . 1 (en note)
COMPTE-RENDU de la Conférence de Brême. . . . 179
De la Commission de Paris 1
CONFÉRENCE, Ouverture de la 179
Bureau de la 190

PAGES

Prochaine 401
Diplomatique. 184
CONFLIT de lois en matière de Fret . . . . . *(voir Fret)*
DIPLOMATIQUE (Conférence),
Rapport sur la 184
ELECTION du président de la Conférence 190
du Bureau. 190
de nouveaux membres du Comité 405
FRANCK (Louis), Anvers,
Secrétaire général de la Conférence 191
Discours sur le Fret . . 196, 226, 246, 255, 266, 290
Amendement sur le Fret 223
Discours sur la Compensation 342, 364, 370
Discours sur la Publicité à donner aux Hypothèques maritimes 392
FRET (Conflit de lois en matière de),
Rapports des Associations . . . . . (voir *Rapports*).
GÜTSCHOW (Dr.) Hamburg,
Discours sur le Fret 279
Amendement sur le Fret 282
Discours sur la Compensation 352, 368
HENNEBICQ (Léon), Bruxelles,
Discours sur la Compensation 315
HINDENBURG (H.), Copenhague,
Nommé vice-président de la Conférence. . . . 190
Discours sur la Compensation 321, 325
Invite la Conférence à Copenhague 401
HYPOTHÈQUES et Privilèges maritimes 392
ITO (Suketada), Tokio,
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
Discours sur le Fret 276
Amendement sur le Fret 276
KENNEDY (Lord Justice), Londres,
Réponse à M. le Bourgmestre de Brême. . . . 188
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
Prend la présidence 302
Discours sur le Fret 203, 224, 226, 250, 260, 272, 287

PAGES

Discours sur la Compensation 302, 324, 351, 365, 384, 389
Discours de remercîments 400
LANGLOIS (JACQUES), Anvers,
Discours sur le Fret 212, 223, 268
Discours sur la Compensation 353
LE JEUNE (CHARLES), Anvers,
Discours d'ouverture 189
Discours sur le Fret 245, 282
Discours de remercîments 397, 402
LISTE de présence à la Conférence xxx
des membres du Comité Maritime International . xix
LODER (B. C. J.), La Haye,
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
Discours sur le Fret 262, 272
Amendement sur le Fret 262, 273
Discours sur la Compensation 361, 376
MARTIN (Dr. R.), Hambourg,
Discours sur le Fret 286
MILLER (Harry Rish), Londres,
Discours sur le Fret 228
Discours sur la Compensation 375
MIRELLI (le Duc Francesco), Naples,
Discours sur le Fret 264
MEMBRES de la Conférence xxx
du Bureau Permanent. xvii
permanents du Comité Maritime International. . xix
nouveaux 405
NAGY (le Dr. de), Buda-Pest,
Nommé vice-président de la Conférence 190
Discours sur le Fret 209, 246, 273, 296
Amendement sur le Fret 246, 276
OUVERTURE de la Conférence 179
OVTCHINNIKOFF (le Colonel), St. Petersbourg,
Nommé vice-président de la Conférence. . . . 190
PAGE (M. CHARLES), San Francisco,
Discours sur le Fret 219, 241, 252

PAGES

Amendement sur le Fret 220, 252
Discours sur la Compensation 379
Discours de remercîments 396
PAULI (Bürgermeister Dr.) de Brême,
Discours de bienvenue 179
PRÉFACE v
PRÉSIDENT de la Conférence (Election du). 190
PRIVILÈGES . . . . . (voir *Hypothèques*).
PRIX ARTELLI de Trieste, (Institution du). 391
Règlement 404
PLATE (Geo.), Hambourg,
Nommé vice-président de la Conférence. 190
PLATOU (Dr. Oscar), Christiana,
Nommé vice-président de la Conférence. 190

RAPPORTS préliminaires

Conflit de lois en matière de Fret

Allemagne 52
Belgique 30
Danemark 31
États-Unis 96
Grande-Bretagne 159
Hongrie 50
Italie. 115, 121, 126
Norvège 74
Pays-Bas 106
Suède 85
Tableau synoptique 176

Réparation des dommages en cas d'accidents aux personnes

Allemagne 60
Belgique. 17
Danemark 113
Etats-Unis 89
France 33
Grande-Bretagne 149

PAGES

Grèce. 128, 165
Italie 119
Norvège. . , ... 70
Pays-Bas 107
Suède 76
Tableau synoptique 176

PUBLICITÉ A DONNER AUX HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES MARITIMES

États-Unis 101
Pays-Bas 103
Italie. 125

REMERCIEMENTS (Discours et votes de) 394
RÉSOLUTIONS de la Conférence
Sur le Fret 297
RÖSING (Syndikus J.), Bremen,
Nommé Secrétaire général de la Conférence . . 191
SADELEER (L. DE), Bruxelles.
Discours sur la Compensation 331
SCHAPS (Dr), Hambourg,
Discours sur le Fret 200, 258
Amendement sur le Fret 258
SCOTT (LESLIE), Londres,
Nommé Secrétaire général de la Conférence . . 191
SCHULDT (HERMANN), Flensburg,
Discours sur le Fret 283
SÉANCES de la Conférence,
Mercredi matin 179
» après-midi 218
Jeudi matin 262
» après-midi 302
Vendredi matin 324
Vendredi après-midi 355
Samedi matin 391
SÉANCE administrative. 405
SECRÉTAIRES de la Conférences 192

PAGES

SERENA (ARTHUR), Londres,
Discours sur le Fret 229
SIEVEKING (Dr ALFRED),
Nommé Secrétaire général de la Conférence . . 191
STREIT (GEORGES), Athènes,
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 190
SIEVEKING (Président Dr FRIEDRICH), Hambourg,
Elu Président de la Conférence 190
Discours d'ouverture des travaux 191
Discours sur le Fret 216, 218, 223, 225, 232, 260, 293, 385
Annonce du PRIX ARTELLI 391
Discours de clôture 402
TOMALIN (L. R, S.). Londres,
Discours de remercîments 401
VERNEAUX (RENÉ), Paris,
Discours sur le Fret 271
VICE-PRÉSIDENTS de la Conférence 190
VIO (Dr ANTONIO), Fiume,
Discours sur le Fret 236, 283
Amendement sur le Fret 237
Discours sur la Compensation. 329, 345
WORMS (Dr STEPHEN) Vienne
Nommé Vice-président de la Conférence. . . . 190
WUPPESAHL (H. A.),
Discours sur le Fret 258
Amendement sur le Fret 259