COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

CONFÉRENCE DE PARIS

1911

Comité Maritime International

BULLETIN N° 30

(COMPRENANT LES BULLETINS N°s 25 à 29)

SPACHEURS-ANTWERPEN

CONFÉRENCE DE PARIS

OCTOBRE 1911

Président : M. PAUL GOVARE

I. — LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES EN CAS DE PERTE DE VIES HUMAINES OU DE LÉSIONS CORPORELLES.

II. — FRET.

ANVERS

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

1912

Pour les renseignements et communications s'adresser :

rue des Escrimeurs 30, Anvers.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

BULLETIN N° 30

CONFÉRENCE DE PARIS

OCTOBRE 1911

SOMMAIRE :

	PAGE
Préface	V
Résolutions de la Conférence de Paris	XII
Statuts du Comité Maritime International	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	XXXVII
Commission de Londres	I
Rapports préliminaires	17
Compte-rendu de la Conférence de Paris	117
Séance administrative	337

(Voir l'Index, page 341).

PRÉFACE

A l'ordre du jour de la Conférence se trouvaient les deux matières des Réparations des dommages en cas de Lésions Corporelles et de la législation sur le Fret.

* * *

On se souvient que la question des Lésions Corporelles fut examinée pour la première fois en 1909 à Brême. Le questionnaire émané du Bureau Permanent prévoyait pour chaque catégorie de victimes — les passagers et les tiers, l'équipage, les ouvriers des ports — les conditions de la responsabilité des armateurs, les personnes qualifiées pour agir, l'étendue des dommages-intérêts. Les rapports des associations nationales et les débats ont montré que les divergences étaient minimes. On peut dire que c'est surtout en ce qui concerne la réparation des accidents survenus aux membres de l'équipage que les régimes appliqués dans les divers pays varient. Mais l'opinion de la Conférence a été à Paris — comme auparavant à Brême — que les rapports entre l'armateur et l'équipage devaient être réglés par les lois nationales et qu'il n'était guère possible d'intervenir en cette matière par une entente internationale. Au surplus l'imitation des législations d'un pays par l'autre et l'extension constante des lois sociales à base forfaitaire dans chaque pays tendent à effacer de plus en plus les divergences qui subsistent encore. Dans la mesure où elles se maintiennent, il faut supposer qu'elles correspondent à des nécessités ou à des convenances

particulières à chaque pays. Il semble donc qu'au point de vue international on puisse, tout au moins en ce moment, écarter cette partie du sujet, sauf à y revenir en vue d'établir un régime de réciprocité, ou de régler d'après quelque autre base équitable les conflits de législation sociale.

* * *

Dans le domaine délimité ainsi qu'il vient d'être dit, la matière des accidents de personnes fut traitée à Brême au point de vue des conditions d'existence, de preuve, d'extinction des recours et de la mesure dans laquelle il y est fait droit. C'est le côté créancier si l'on peut dire. Le côté débiteur au contraire — la limitation de la responsabilité — ne fut pas examiné. Volontairement, depuis la Conférence tenue à Londres en 1899 ce point avait été réservé. Il n'y fut pas touché à raison de la divergence très grande existant entre le régime anglais et le régime de presque tous les autres pays, et de l'importance attachée par l'opinion publique en Angleterre à tout ce qui regarde la protection de la vie humaine.

Depuis les Conférences Diplomatiques réunies en 1909 et 1910 à Bruxelles la situation a changé. Les gouvernements allemand, britannique, espagnol, français, et italien ont exprimé le désir de voir traiter cette question en même temps que celle de la limitation de responsabilité en cas de recours pour dommages matériels.

* * *

Si, à première vue, l'importance pécuniaire des lésions corporelles pour les armements peut paraître sérieuse, il faut reconnaître qu'un examen plus circonstancié amène à une bien autre conclusion. Il résulte d'une enquête

poursuivie auprès d'assureurs allemands et anglais (1) que ce risque ne représente qu'une charge de quelques centimes par tonne et par an; il est donc facilement couvert par l'assurance. A toute évidence l'action de la législation sociale en faveur des marins et des ouvriers des ports a contribué à amener cette diminution dans la charge du risque dont s'agit.

Il est dès lors apparu que si les législations continentales au lieu d'admettre l'abandon du navire même pour les réclamations à raison de lésions corporelles pouvaient, entrant dans une voie transactionnelle, adopter une responsabilité spéciale pour ces accidents, ce serait là un gage précieux pour la réussite finale.

Aussi le Bureau Permanent a-t-il posé la question suivante aux associations nationales :

« Y a-t-il lieu d'admettre pour la responsabilité du chef d'accidents de personnes une limitation forfaitaire indépendante de la limitation de la responsabilité pour dommages matériels et fixée à £ 7 par tonne de jauge brute du navire ? »

*
* *

Les réponses furent unanimes : les rapports allemand (2), français (3), belge (4), danois (5) étaient favorables. L'opinion de l'Angleterre n'était pas douteuse puisqu'il y a analogie avec sa loi actuelle.

Cette impression se confirma à Paris et la Conférence a voté à l'unanimité la résolution suivante :

« *La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de conclure une entente internationale sur la base d'une responsabilité addition-*

(1) Voir Louis Franck, *La Responsabilité des Armateurs et les Privilèges et Hypothèques sur navires de mer,* etc.. Bruxelles, éd. Larcier, p. 62 et suiv.

(2) Voir p. 110 ; (3) voir p. 51 ; (4) voir p. 67 ; (5) voir p. 96.

nelle en faveur des réclamateurs du chef de perte de vies humaines ou de lésions corporelles.

Elle estime que cette responsabilité additionnelle peut être fixée à £ 7 par tonne de jauge du navire. »

A la responsabilité pour les dommages matériels telle qu'elle est prévue dans les avants-projets soumis à la conférence diplomatique viendrait donc s'ajouter une responsabilité spéciale pour les dommages corporels : un fonds calculé à raison de £ 7 par tonne de jauge constituerait cette limite. Cette responsabilité est naturellement personnelle.

* * *

C'est là un résultat très important sur lequel il convient d'insister. Il démontre la communauté de vues qui s'établit de plus en plus entre les groupes anglais et les groupes continentaux.

Un premier rapprochement se fit lorsque dans la séance du 14 septembre 1910 — date historique désormais — Sir William Pickford annonça à la Conférence Diplomatique de Bruxelles que le Gouvernement britannique était disposé à se rallier au système de la responsabilité limitée à la valeur du navire *après l'accident*. C'était une concession au système continental. Mais les « bases » de conventions discutées à Bruxelles ne concernaient que les dommages matériels. Voici donc que, grâce à la résolution votée à Paris, un second rapprochement s'esquisse, laissant espérer, grâce cette fois à une concession au système anglais, qu'à la prochaine réunion diplomatique l'unification du droit maritime en matière de limitation de responsabilité entrera dans une première phase définitive. Et cette solution est en même temps une œuvre d'humanité et de justice : la vie humaine mieux protégée déjà par le traité international sur l'assistance trouvera des garanties

complémentaires dans les règles internationales sur la responsabilité.

* * *

En ce qui concerne la matière du Fret, l'œuvre de la Conférence a été féconde aussi et a élucidé divers points essentiels.

La discussion a eu pour base l'avant-projet élaboré par la Commission de Londres (27-28 février 1911) (1). La Conférence a tout d'abord réaffirmé la résolution de Brême consacrant la suppression du fret de distance. Il a été procédé ensuite en première lecture à l'examen des articles 1 à 5 et 17 de l'avant-projet, selon le vœu exprimé par l'association allemande. Le motif en était de grouper trois ordres idées d'importance primordiale au début de la discussion : 1° les cas où le fret est dû malgré la non arrivée de la marchandise, 2° les obligations de l'armateur quant à la navigabilité du navire, 3° les responsabilités respectives du propriétaire de navire et de l'affréteur à temps selon le contrat de location de navire si usité de nos jours et connu sous le nom anglais « time charter ».

Sauf quelques modifications les solutions proposées par la Commission de Londres ont été admises en ce qui concerne les cas où le fret doit être payé malgré que la marchandise n'arrive pas à destination. On y a ajouté l'éventualité où des animaux transportés meurent en cours de voyage.

Au sujet du fret global (lump sum freight) et du fret payé d'avance des précisions ont été apportées : le fret global vise essentiellement la location de navire, non le transport de marchandises ; les avances de fret et le fret

(1) Bulletin N° 25.

payé d'avance ont été assimilés, ce qui est conforme à la pratique.

En ce qui concerne les obligations de l'armateur quant à le navigabilité du navire la Conférence a estimé malgré des objections qui méritent considération qu'il y avait lieu de s'en référer aux législations nationales quant aux conditions de la navigabilité. Cette opinion se base sur le caractère technique et minutieux de pareille réglementation.

Enfin pour l'intéressante question des responsabilités respectives du propriétaire de navire et de l'affréteur à temps une solution ingénieuse a été proposée. On a distingué entre les fautes nautiques et les fautes commerciales du capitaine. On a admis que le propriétaire est seul responsable des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage mais que l'affréteur est solidairement responsable avec lui de leurs fautes commerciales. — C'est là une nouvelle application d'une notion qui apparaît de plus en plus féconde dans le droit maritime contemporain : le Harter Act, et les nouvelles lois canadienne, australienne et nouvelle-zélandaise l'ont consacrée pour les relations entre chargeurs et transporteurs maritimes. La jurisprudence de même y a fréquemment recours pour juger de la validité de certaines clauses d'exonération dans les connaissements.

*
* *

Nos membres auront appris avec plaisir que les conventions du 23 septembre 1910 sur l'abordage et l'assistance ont été approuvées législativement par l'Angleterre, qui a introduit en même temps dans sa loi nationale certains changements ; par l'Allemagne, par la Russie, par la Belgique — qui en même temps a introduit dans sa législations une loi nationale de tous points concordante —, et

enfin par la Grèce, le Mexique et la Roumanie. Dans les autres pays des mesures ont partout été prises soit pour soumettre des projets de loi au pouvoir législatif, soit pour l'étude en commission des deux conventions internationales.

*
* *

Enfin comment décrire la magnificence avec laquelle le Comité Maritime International a été reçu à Paris ? La Chambre de Commerce de Paris qui avait bien voulu accorder à notre Conférence son patronage éminent, l'Association Française de Droit Maritime, son Président M. Paul Govare, ont fait à nos membres l'accueil le plus gracieux et le plus hospitalier. Le Gouvernement français et le Conseil Municipal, malgré le deuil national provoqué par la catastrophe du cuirassé « Liberté » ont bien voulu recevoir les membres de la Conférence et ont tenu à témoigné ainsi de leur sympathie pour l'œuvre de l'unification internationale du Droit Maritime.

Le Comité et ses membres conservent précieusement le souvenir de cette magnifique hospitalité.

Les Secrétaires Généraux,
LOUIS FRANCK,
LESLIE SCOTT.

RESOLUTIONS de la CONFÉRENCE DE PARIS

Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires en cas de Pertes de vies humaines ou de Lésions corporelles

« La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de conclure une entente internationale sur la base d'une responsabilité additionnelle en faveur des réclamateurs du chef de perte de vies humaines ou de lésions corporelles.

Elle estime que cette responsabilité additionnelle peut être fixée à £ 7 par tonne de jauge du navire ».

Projet de Code international de l'Affrètement

NOTE. — *Vu l'impossibilité d'épuiser l'ordre du jour, les résolutions ont porté sur les points les plus importants, l'examen des autres points ayant été remis à une session ultérieure (1).*

PREMIÈRE PARTIE

ARTICLE PREMIER

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réclamateur au port de destination.

(1) Les numéros des articles sont ceux de l'Avant-projet de la Commission de Londres (février 1911), qui a servi de base à la discussion.

Article 2

Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants :

a) Lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit.

b) Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement, ou à raison de leur nature, à moins que la cause originaire de la perte ne soit un accident fortuit.

c) Pour les animaux péris en cours de route en dehors de toute faute du transporteur.

d) Lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement.

e) Lorsqu'au cours du voyage, les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause : nature, vice propre ou accident fortuit.

f) Lorsque la perte des marchandises a été classée en avarie commune.

Article 3

L'article 1er n'est pas applicable au cas d'affrètement en travers du navire *(Lump sum freight)* soit total, soit partiel ; et en conséquence, le fret est dû que les marchandises soient délivrées ou non à destination.

Article 4

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

SECONDE PARTIE

Le Contrat d'Affrètement

ARTICLE 5

Le propriétaire du navire est tenu personnellement de le fournir en état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les conditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux.

QUATRIÈME PARTIE

Connaissements et Charte-Partie

ARTICLE 17

Dans tous les cas d'affrètement, soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements à cueillette ou autrement, le propriétaire du navire seul est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage.

Le propriétaire du navire et l'affréteur restent solidairement responsables des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage.

Comité Maritime International

STATUTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° d'un président, d'un vice-président, et d'un ou de plusieurs secrétaires, qui pourvoiront aux rapports avec les associations

nationales, à la gestion ordinaire et à l'exécution des décisions du Comité;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bureau permanent du Comité

EXERCICE 1911-1914

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, Dispacheur, Vice-Président de l'Association belge pour l'Unification du Droit maritime, Anvers.

Secrétaires-Généraux : M. LOUIS FRANCK, Avocat et député, Anvers.
M. 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, ancien 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, Ancien Président de l'Association danoise de Droit Maritime à Copenhague (Danemark).

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

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

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

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

HARRINGTON PUTNAM, Juge à la Cour Suprême de l'État de New-York (Etats-Unis).

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

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

Secrétaire : M. FRÉDÉRIC SOHR, Docteur en droit, Anvers.

Membres du Comité Maritime International

MM. Lord ALVERSTONE, Lord Chief Justice of England, Président du British Maritime 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. BEERNAERT, 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.

Dr BEHN, Avocat à Hambourg.

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 (États-Unis).
le Président Dr BRANDIS, 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 CHISTOPHERSEN, 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, Libonne.
Callisto COSULICH, Conseiller Impérial, Armateur, Vienne.
JUAN CARLOS CRUZ, professeur à la Faculté de Droit de Buenos-Aires.
Dr DÉSIRÉ DE DARDAY DE BARANYA-BAAN, Conseiller ministériel, Buda-Pest.
JACINTHO CANDIDO DA SILVA, ancien ministre, président de la Ligue Navale, vice-président du Comité portugais de Droit Maritime, Lisbonne.
FRANCISCO ANTONIO DA VEIGA BEIRÃO, Conseiller d'état, ancien ministre, président de l'Association portugaise de Droit Maritime, Lisbonne.
Léon DENISSE, Substitut du Procureur de la République, Châteaubriant (France).
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.
C. A. DE REUTERSKIOLD, Professeur à l'Université d'Upsal (Suède).
Commandeur Edm. DE RICHETTI, Assureur, Trieste.
Frédéric DODGE, Avocat, Boston.

MM. Arthur DUNCKER, Prèsident du Comitè des Assureurs Maritimes, Hambourg.

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

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

C. EDZARD, avocat, Brême.

EMBIRICOS, Ministre de la Marine, Athènes.

Engelhardt EGER, Armateur, Christiania.

K. W. ELMSLIE, Dispacheur, Londres.

Louis FRANCK, Avocat, dèputè, Secrètaire gènèral du Comitè Maritime International, de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime, Vice-prèsident de l'International Law Association, Anvers.

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

Domenico GAMBETTA, prèsident du Comitè des Assureurs maritimes, Gênes.

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

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

Paul GOVARE, Avocat à la Cour d'appel de Paris, Prèsident de l'Association Française de Droit Maritime, Paris.

William Gow, Assureur, Liverpool.

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

Director HEINEKEN, Prèsident du conseil de direction du Norddeutscher Lloyd, Brème.

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

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

A. HINDENBURG, Avocat à la Cour Suprême, ancien Prèsident de l'Association Danoise de Droit Maritime, Copenhague.

MM. Axel JOHNSON, Armateur, Stockholm.
Sir William R. KENNEDY, Lord Justice of Appeal, Londres.
Rempei KONDO, Président de la Compagnie de Navigation Nippon Yusen Kaisha, Tokio.
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, Dispacheur, 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, Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Naples.
le Président Martin, du Tribunal Supérieur Hanséatique, Hambourg.
Dr MARTINOLICH, Avocat, Secrétaire de l'Association Autrichienne 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.
MILLERAND, Ministre de la Guerre, Paris.
le Duc MIRELLI, Conseiller à la Cour de Cassation de Rome.
J. STANLEY MITCALFE, Secrétaire de la North of England Steamship-Owners Association, Newcastle-on-Tyne.
Alfred MUSNIER, Administrateur de la Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.
Dr François DE NAGY, Professeur à l'Université, Député, Conseiller royal de la Cour, Buda-Pest.

MM. Colonel J. OVTCHINIKOFF, 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.

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

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

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, Secrétaire général de l'Association allemande de Droit Maritime International, Hambourg.

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 hellénique de Droit Maritime, Athènes.

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

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

Dr Gustav STRUCKMANN, Geh. Oberregierungsrath, Berlin.

Otto THORESEN, Armateur, Christiania.

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

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, Avocat, 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 Jeune, Courtier d'assurances et Dispacheur, Anvers.
Secrétaire général : Louis Franck, Avocat, Anvers.

DANEMARK

Association Danoise de Droit Maritime.

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

Conseillers : M. JOHAN HANSEN, Consul général, Armateur, ancien Ministre du Commerce, Copenhague.
M. OTTO LIEBE, Avocat à la Cour Suprême, Copenhague.
M. V. MIDDELBOE, Dispacheur, Copenhague.
M. O. B. MUUS, Ministre du Commerce et de la Navigation, Copenhague.

ÉTATS-UNIS

Maritime Law Association of the United States.

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

FRANCE

Association Française de Droit Maritime.

Président : M. PAUL GOVARE, avocat, Paris.
Secrétaire général : 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 BARNES, P. C.
The Hon. Sir WALTER G. F. PHILLIMORE, Bart.
The Hon. Sir WILLIAM PICKFORD.

Executive Committee.

Président : The Rt Hon. Sir WILLIAM R. KENNEDY, Lord Justice of Appeal.
Secrétaires généraux : HARRY RISH MILLER, Londres.
LESLIE SCOTT, K. C. M. P., Londres.

GRÈCE

Association Maritime en Grèce.

Président : M. Georges Lazarimos, Athènes.
Vice-Président : M. A. Typaldo-Bassia, Membre de la Cour d'Arbitrage de La Haye, ancien Président du Parlement, député, avocat à la Cour Suprême, Athènes.
Secrétaire général : Georges Diobouniotis, avocat, professeur agrégé, 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, ancien 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 : Jukawa, 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 Beirao, ancien ministre et pair, Lisbonne.
Vice-Président : M. le Conseiller Jacintho Candido da Silva, ancien ministre et pair, Lisbonne.
Secrétaire : M. A. Pereira de Mattos, lieutenant de vaisseau, ancien député, Lisbonne.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Association Argentine de Droit Maritime.

Président : M. 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 : Le conseiller privé G. STEBLINE-KAMENSKI, jurisconsulte du Ministère de la Marine, St-Pétersbourg.

Vice-Président : M. BENISLAVSKI, directeur de la Société de Navigation Est-Asiatique Russe.

Secrétaire : M. le Conseiller de cour M. LINDEN, chef de section au Département de la Marine marchande, St-Pétersbourg.

SUÈDE

Association Suédoise pour le Droit Maritime International.

Président : M. August WALL, Conseiller d'État, Membre de la Cour Suprême Administrative, Stockholm.

Secrétaire : M. Eliel LÖFGREN, Avocat, Stockholm.

CONFÉRENCE DE PARIS

Liste de Présence

ALLEMAGNE

MM. Otto Brandis, Président de Sénat de la Cour Hanséatique, Président de l'Association Allemande de Droit Maritime, Hambourg.

Dr Alfred Sieveking, Avocat, Secrétaire général de l'Association allemande de Droit Maritime, Hambourg.

Rudolf Ulrich, Directeur du Lloyd Germanique, Berlin.

C. Edzard, Avocat, Brême.

Dr Joh. Behn, Avocat, Hambourg.

Dr Ecker, Directeur de la Hamburg-Amerika Linie, Hambourg.

Dr A. Schultze-Smidt, Avocat, Brême.

Walter Robinow, Hambourg.

Rudolf Lazarus, Hambourg.

Dr jur. von Pustau, Avocat, Brême.

AUTRICHE

MM. Dr Giovanni Martinolich, Avocat, Secrétaire de l'Association autrichienne de Droit Maritime, Trieste.

le Chev. Albert Frankfurter, Conseiller aulique, Directeur général de la Compagnie de Navigation à vapeur « Lloyd Autrichien », Trieste.

M. Stephen Worms, Docteur en droit, Secrétaire au Ministère du Commerce, Vienne.

Francesco Basilio, Dispacheur, Secrétaire du Comité des Assureurs Maritimes, Trieste.

BELGIQUE

MM. BEERNAERT, Ministre d'Etat, Président du Comité Maritime International, Bruxelles.

CH. LE JEUNE, Assureur, Vice-Président du Comité Maritime International, Anvers.

LOUIS FRANCK, Avocat, Secrétaire général du Comité Maritime International, Anvers.

ALPH. AERTS, Chef de la firme John P. Best & Co, Anvers.

JULES WILLEMSE, Armateur, Ancien Secrétaire de la Chambre de Commerce, Anvers.

JACQ. LANGLOIS, Dispacheur, Anvers.

CONSTANT SMEESTERS, Avocat, Anvers.

LEON VAN PEBORGH, Dispacheur, Anvers.

LEON HENNEBICQ, Avocat à la Cour d'Appel, Bruxelles.

LOUIS DE SADELEER, Avocat et Député, délégué par le Ministre de la Justice de Belgique, Bruxelles.

CAPELLE, Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, Délégué du Ministre des Affaires Etrangères, Bruxelles.

J. DERUELLE, Secrétaire de la Conférence de Bruxelles, Bruxelles.

FRÉDÉRIC SOHR, docteur en droit, Secrétaire du Comité Maritime International, Anvers.

JEAN HOSTIE, Avocat, Anvers.

DANEMARK

MM. J. H. KOCH, Président de la Cour Maritime et de Commerce de Copenhague, Copenhague.

JOHAN HANSEN, Consul général, Armateur, ancien Ministre du Commerce et de la Navigation, Copenhague.

VIGGO MIDDELBOE, Dispacheur, Copenhague.

CHRISTIAN HVIDT, Directeur de la Compagnie d'Assurance Maritime « De private Assurandeurer », Copenhague.

ETATS-UNIS

M. FREDERICK M. BROWN, Avocat, délégué de l'Association Américaine, New-York.

FRANCE

MM. L. Adam, Avocat à la Cour d'Appel, Savigny s/Orge (S.&O).
Henri Aubrun, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
Babeau, Président de la Société Générale de Transports maritimes à vapeur, Grane, (Drôme).
Marcel Beraud-Villars, Directeur de la Compagnie d'Assurances Maritimes « La Minerve », Paris.
Borja de Mozota, Administrateur du Bureau Véritas, Paris.
L. Bouchon, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
Bricard, Agrée près le Tribunal de Commerce de la Seine, Paris.
E. de la Brosse, Délégué de la Chambre de Commerce de Nantes, Prairie au Duc, Nantes.
Cyrille Bultheel, Avocat, Dunkerque.
W. Carr, Courtier Maritime, ancien Juge au Tribunal de Commerce, Marseille.
Edouard Clunet, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
Henri Cuenot, Courtier-juré d'assurances maritimes, Paris.
Maurice Duchateau, Courtier maritime, Dunkerque.
Henri Estier, Administrateur délégué de l'Est Asiatique Français, Paris.
P. Cyprien Fabre, Délégué de la Chambre de Commerce de Marseille, Gérant de la Compagnie Française de Navigation à vapeur, Marseille.
Armand Feldmann, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
Eugène Fimbel, Courtier-juré d'assurances maritimes, Bordeaux.
E. Franc de Ferrière, Arbitre rapporteur maritime près le Tribunal de Commerce, Paris.
Henri Fromageot, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
Robert Fromageot, Directeur des Compagnies d'assurances maritimes « La Centrale et l'Océan », Paris.
Galibourg, Avocat, ancien bâtonnier, St. Nazaire.

MM. André Gautier, Avocat, Marseille.
Hubert Giraud, Délégué de la Chambre de Commerce de Marseille, Marseille.
Henri Goudchaud, Armateur, Paris.
Paul Govare, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
H. de Grandmaison, Avocat, ancien bâtonnier, Le Hâvre.
J. Henry, Dispacheur, Paris.
Herbart, Ancien président de la Chambre de Commerce, Dunkerpue.
Paul Houet, Capitaine au long-cours, Secrétaire Technique du Comité des Armateurs de France, Paris.
P. Hunziker, Paris.
E. Lecouturier, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
Ch. Eugène Lefebvre, Avocat à la Cour d'Appel, Alger.
Henri Lureau, Dispacheur, docteur en droit, Bordeaux.
Charles Lyon-Caen, Membre de l'Institut, Paris.
Georges Marais, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
Octave Marais, Avocat à la Cour d'Appel, ancien bâtonnier, Rouen.
Benjamin Morel, Courtier maritime, Juge au Tribunal de Commerce, Dunkerque.
Alfred Musnier, Administrateur de la Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.
Edmond Rose, Secrétaire du Comité des Assureurs Maritime, Le Havre.
Paul de Rousiers, Secrétaire Général du Comité Central des Armateurs de France, Paris.
Francis Sauvage, Avocat à la Cour d'Appel, Paris.
Maurice Taconet, Syndic des courtiers maritimes, membre de la Chambre de Commerce, Le Hâvre.
Henri Terquem, Avocat, Dunkerque.
Laurent-Toutain, Délégué de la Chambre de Commerce, courtier juré d'assurances maritimes, Le Hâvre.
Emile Trystram, Avocat, agréé près le Tribunal de Commerce de la Seine, Paris.
Paul de Valroger, Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation, Paris.

MM. René Verneaux, Chef du Contentieux de la Comp. des Messageries Maritimes, Paris.
Vidal-Naquet, Avoué, Marseille.

GRANDE BRETAGNE

MM. Arthur Serena, Délégué de la Chambre de Commerce de Londres, Londres.
J. E. R. Stephens, Barrister-at-law, Londres.
Douglas Owen, Ancien président de l'Association des Dispacheurs de Grande-Bretagne, Londres.

GRÈCE

MM. A. Typaldo-Bassia, Président intérimaire du Parlement, Membre de la Commission Internationale Permanente d'Arbitrage, Vice-Président de l'Association Hellénique de Droit Maritime, Athènes.
Georges Diobouniotis, Avocat, Professeur agrégé à l'Université d'Athènes, Athènes.

HONGRIE

MM. Coloman de Fest, Conseiller Ministériel, Directeur gérant de l'Association Hongroise de Droit Maritime, Fiume.
Dr Antonio Vio, Sr., Avocat, Fiume.
Dr François Vio, Podestat de Fiume, Fiume.
Dr Désiré de Dárday de Baranya-Baán, Conseiller ministériel de section, Secrétaire de l'Association Hongroise, Buda-Pest.
Hugo Eidlitz de Felsösag, Directeur de la Société de Navigation « Adria », Consul du Brésil, Fiume.
Dr Joseph Kovacs, Directeur de la Compagnie Royale Hongroise de Navigation Maritime « Adria », Buda-Pest.
Edmond Kemény, Secrétaire général de la Société de Navigation « Adria », Fiume.

MM. A. Oscar de Solymassy, Chef du Département Maritime de la Société « Atlantica », Ancien Inspecteur général des Chemins de fer et de la Navigation, Buda-Pest.
Dr Henri de Sachs, Avocat, Fiume.
Dr Georg Rosenkart, Secrétaire au Gouvernement Maritime, Fiume.
Eugen de Polnay, Directeur de la Société anonyme de Navigation Maritime « Atlantica », Fiume.

ITALIE

MM. Prof. Dr Francesco Berlingieri, Avocat, Professeur à l'Université, Gênes.
Prof. Carlo Betocchi, Avocat à la Cour d'Appel, Naples.
Filippo Gottheil, Docteur en droit, Avoué à la Cour d'Appel de Naples, Naples.

JAPON

M. M. Adatci, Conseiller de l'Ambassade Japonaise, Ambassadeur ad interim, Paris.

NORVÈGE

MM. Anton Poulsson, Directeur-Administrateur de Skibsassuranceforeningen, Christiania.
Otto Thoresen, Armateur, Christiania.

PAYS-BAS

MM. B. C. J. Loder, Conseiller à la Cour de Cassation, La Haye.
C. D. Asser, Avocat, Secrétaire général de l'Association néerlandaise de Droit Maritime, Amsterdam.
Jean Ter Meulen Jr, Directeur Général du Lloyd Néerlandais, Amsterdam.

PORTUGAL

M. Antonio Amaro Conde, Avocat, Lisbonne.

SUÈDE

MM. Eliel Löfgren, Avocat, Secrétaire de l'Association suédoise de Droit Maritime, Sénateur, Stockholm.
Conrad Pineus, Dispacheur, Gothembourg.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Conférence de Paris

sous la présidence d'honneur de M. le Ministre des Affaires Étrangères, de M. le Ministre de la Marine et de M. le Ministre du Commerce.

ORDRE DU JOUR :

LUNDI, 9 OCTOBRE

10 heures : Séance solennelle d'ouverture par M. le Ministre des Affaires Etrangères de France.

Rapports sur les travaux du Comité Maritime International depuis la Conférence de Brême et sur les travaux de la Conférence Diplomatique de Bruxelles.

Ouverture de la discussion : La limitation de la responsabllité des propriétaires de navires en cas de perte de vies humaines et de lésions corporelles.

MARDI, 10 OCTOBRE

10 heures : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navire en cas de mort d'homme ou de lésions corporelles. Continuation de la discussion

2.30 heures : Clôture de la discusion et vote des résolutions.

MERCREDI 11 OCTOBRE

10 heures : Rapport de la Commission de Londres sur les Conflits de lois en matière de fret.

Examen de l'avant-projet de code international d'affrè-

tement préparé par la Commission de Londres. Discussion.

2.30 heures : Continuation de la discussion.

JEUDI 12 OCTOBRE

10 heures : Conflits de lois en matière de fret. Avant-projet de code international d'affrètement, préparé par la Commission de Londres.

Continuation de la discussion.

2.30 heures : Continuation de la discussion.

VENDREDI, 13 OCTOBRE

10 heures : Continuation de la discussion.

Clôture de la Conférence. Résolutions. (Eventuellement, il y aura une séance l'après-midi).

Séance administrative pour les Membres permanents du Comité Maritime International.

COMMISSION DE LONDRES

FÉVRIER 1911

RAPPORTS

PRÉFACE

La Commission spéciale chargée de s'occuper des questions relatives au fret, s'est réunie à Londres les 27 et 28 février 1911 (1).

Lord Justice Kennedy a été empêché de prendre part aux délibérations, mais a remis à la Commission un projet de résolutions qui est réimprimé comme annexe à la suite de ce rapport et dont la Commission s'est largement inspirée.

Feu M. le Président Sieveking, et M. Alfred Sieveking avaient de leur côté fait un travail préparatoire qui a servi de base aux délibérations, et qui, concordant dans ses lignes essentielles avec le projet de la Commission, n'a pas été réimprimé.

Après mûre réflexion, la Commission a estimé que, sans aspirer à régler internationalement toute la matière de l'affrètement, il était cependant impossible de donner une solution satisfaisante aux conflits de lois en matière de fret sans trancher en même temps une série d'autres questions controversées ou solutionnées en sens divers par les lois actuellement en vigueur.

Dès que cette nécessité s'est imposée il a paru que l'on pouvait tout au moins tenter de régler internationalement en dehors des matières qui se rattachent directement au

(1) Avaient été désignés comme membres de la Commission : MM. Lord Justice Kennedy; R. B. D. Acland; Prof. Francesco Berlingieri; Louis Franck; Paul Govare; Harry Rish Miller; Dr. Alfred Sieveking.

fret un certain nombre d'objets de grand intérêt pratique, comme par exemple les formalités en matières de surestaries et les connaissements directs.

C'est dans ces conditions qu'a été préparé le projet ci-joint.

Mais comme les Associations et Comités nationaux n'ont pas eu l'occasion jusqu'ores d'en délibérer, la Commission spéciale ne présente ce projet que comme une simple base de discussion.

PROJET

Titre Préliminaire

La présente loi est applicable au transport des marchandises par navires de mer et, à moins qu'il ne soit autrement disposé ci-après, n'est applicable que dans la mesure où nulles stipulations contraires ne seraient faites par contrat.

A moins que le contexte n'exige une autre interprétation ou à l'exception de ce qui est expressément prévu ci-après, l'expression « fret » signifie la rémunération du transporteur maritime pour le transport et la délivraison à une destination convenue de la propriété d'autrui embarquée à bord d'un navire pour un pareil transport, ou le prix de la location d'un navire.

Première Partie

1. — A l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour les marchandises qui n'arrivent pas au port de destination.

2. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants :

a) Lorsque le transporteur a été empêché de transporter les marchandises à leur destination par le fait, la négligence ou la faute du chargeur, de ses commettants ou de ses agents autorisés à agir en son nom ;

b) Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur mauvais état au temps du chargement ou à raison de leur nature, à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident ;

c) Lorsque des marchandises prohibées (illégal) ou des marchandises d'une nature dangereuse ont été chargées sans qu'il ait été donné connaissance de leur nature à l'armateur (1) et qu'elles ont été nécessairement détruites pendant le voyage pour sauver soit le navire, soit la cargaison à bord ;

d) Lorsque les marchandises n'arrivent pas au port de destination, mais que le propriétaire de la marchandise soit en droit de réclamer du transporteur leur valeur de marché au port de destination ;

e) Lorsque les marchandises sont nécessairement vendues en cours de voyage à raison de leur état d'avarie, que cet état provienne de leur nature ou vice propre, ou d'une fortune de mer, à condition que les marchandises aient été à ce moment dans un état qui leur permit d'atteindre le port de destination *in specie*.

3. — Le fret global (lump sum freight) est dû que les marchandises embarquées soient ou ne soient pas délivrées au port de destination.

4. — Le fret payé d'avance ne peut être recouvré quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage, à condition que le navire ait commencé le voyage (has sailed on the voyage).

Seconde Partie

Le Contrat d'Affrètement

5. — L'armateur est tenu de faire toutes diligences pour mettre le navire en état de navigabilité au moment de la délivrance du navire à l'affréteur ou au commencement

(1) Les mots « owner » et « shipowner » sont traduits alternativement mais indifféremment par « armateur » et « propriétaire de navire ».

du voyage. L'état de navigabilité signifie un état du navire qui lui permette d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Pareil état inclut la mise à bord du navire d'un équipage suffisant (capitaine y compris), de provisions suffisantes et, (pour le cas de navires mus mécaniquement) de combustible suffisant, et de moyens suffisants pour le transport sain et sauf des marchandises dans des circonstances ordinaires de même que les moyens pour le fardage et l'arrimage convenables de la cargaison.

6. — L'armateur ne peut pas transporter les marchandises par un navire autre que celui qui est affrêté excepté dans les cas de détresse survenant après le commencement du voyage.

7. — L'armateur est tenu d'accepter d'autres marchandises présentées à l'embarquement par l'affréteur pour le même port à la place de celles convenues primitivement à la condition qu'il n'en résulte nul préjudice aux droits et obligations de l'armateur.

Cette règle est sans application quand les marchandises ont été dénommées spécialement dans le contrat et non pas seulement décrites par leur espèce ou sorte.

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

1) Quand l'affréteur a donné au capitaine l'ordre du départ ;

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

L'affréteur qui se prévaut des droits qui lui sont accordés par le présent article après le chargement de tout ou partie de la cargaison, est tenu — en outre du paiement du demi-fret, — de supporter les dépenses du chargement et du déchargement et de payer les dommages-intérêts pour le

temps occupé par le déchargement dans la mesure où ce déchargement n'a pas été achevé endéans la période fixée pour le chargement.

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

Toutefois l'affréteur ne devra en tout cas que les 2/3 du fret stipulé :

1) lorsqu'un navire aura été affrété pour un voyage d'aller et retour et que l'affréteur résilie le contrat avant que le voyage de retour ait commencé ;

2) lorsqu'un navire aura été affrété pour se rendre à un port et y prendre le chargement convenu et que l'affréteur résilie le contrat avant que le voyage n'ait commencé au port de charge.

Il est également permis à l'affréteur de déduire du fret convenu ci-dessus mentionné les dépenses épargnées sur le fret gagné par l'armateur sans que pareille déduction puisse excéder la moitié du fret stipulé.

10. — Quoique l'affréteur n'ait pas expressément déclaré résilier le contrat il sera présumé l'avoir résilié dans les cas suivants :

1) Si nulles marchandises ne sont présentées à l'embarquement endéans les jours de starie stipulés.

2) Si aucune partie importante (substantial) des marchandises n'a été chargée endéans les jours stipulés (y compris les jours de surestarie).

11. — Quand les marchandises chargées ou à charger appartiennent à plusieurs affréteurs et qu'une partie seulement des affréteurs désirent résilier leurs contrats, les mêmes règles s'appliquent avec l'exception que si un déchargement de marchandises ne peut être effectué sans causer de retard ou sans réarrimage du reste de la cargaison, l'affréteur n'est pas autorisé à résilier et à demander le déchargement de ses marchandises si ce n'est du consentement des autres affréteurs.

12. — Le navire doit être prêt à recevoir la cargaison en un lieu de chargement usuel (customary). Les marchandises doivent être amenées le long du bord par l'affréteur à ses frais et le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur.

13. — Les jours de starie commencent à courir le lendemain du jour où l'affréteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre sa marchandise.

En l'absence de toute convention contraire, le délai accordé pour le chargement sera un délai raisonnable eu égard aux facilités habituellement existantes au port de charge mais en tout cas n'expirera que 24 heures après avis donné par écrit par le capitaine à l'affréteur ou à ses agents.

Les staries et les surestaries sont des jours courants et ne sont interrompues que pendant le temps pendant lequel le capitaine a été empêché de recevoir des marchandises dans le navire. Aucun protêt ou autre formalité ne sera nécessaire pour donner à l'armateur le droit de réclamer des surestaries.

14. — Les mêmes règles seront appliquées en cas de chargement à cueillette (general cargo) avec les exceptions suivantes :

1) le chargeur ne peut résilier le contrat qu'en payant le fret entier moins le montant, s'il y en a, que l'armateur

aura réellement gagné par le chargement de la marchandise prise en remplacement de la marchandise non chargée, sans que pareille déduction puisse excéder la moitié du fret convenu.

2) Il n'y a pas de jours de starie accordés pour le chargement, mais les marchandises doivent être chargées sans retard immédiatement après l'arrivée du navire dès qu'il est prêt à embarquer la cargaison. Un retard dans le chargement des marchandises sera considéré comme une résiliation du contrat.

Troisième Partie

Dissolution du Contrat

15. — Le contrat d'affrètement est dissous sans qu'aucune des parties puisse avoir droit au fret, aux dépenses ou à des dommages-intérêts pour les pertes en résultant :

1° Si, soit avant ou après le commencement du voyage, le navire dans lequel les marchandises se trouvent ou doivent être embarquées, ou bien les marchandises spécifiées, sont perdus par suite de causes échappant au contrôle du propriétaire de navire ou de l'affréteur ou de leurs agents ou préposés respectifs. Un navire avarié au point de ne pas valoir le coût des réparations ou au point de ne pouvoir être réparé sera considéré comme perdu aux termes du présent article.

Dans le cas où le navire est perdu, le propriétaire de navire a le droit d'expédier les marchandises au port de destination et, ce faisant, de gagner le plein fret.

2° Si, avant ou après le commencement du voyage une guerre éclate ou que des mesures hostiles soient prises rendant le navire ou la cargaison sujets à capture et à saisie, ou si, de quelque autre façon, l'accomplissement du contrat devient illégal, l'armateur a le droit de dé-

charger les marchandises dans le port où le navire se trouve ou dans le prochain port où le navire arrive après la dissolution du contrat. Le contrat devient illégal toutes les fois que, pour l'accomplir, il serait nécessaire d'agir contrairement aux lois ou décrets du pays où les marchandises sont chargées ou du pays où elles doivent être déchargées ou enfin du pays auquel le navire appartient.

16. — Si, par accident, le commencement ou la continuation du voyage sont retardés à tel point que l'objet que chaque partie avait en vue lors de la conclusion de contrat serait rendu vain par tout nouveau retard, chaque partie a le droit de résilier le contrat — l'autre partie n'ayant pas droit au fret, aux dépenses ou à des dommages-intérêts pour les pertes en résultant, à la condition que l'objet ainsi en danger de devenir vain par un nouveau retard ait été porté à la connaissance ou ait été connu de l'autre partie lors de la conclusion du contrat.

En pareil cas les marchandises doivent être déchargées dans le port où le navire mouille ou dans le prochain port que le navire atteint après la dissolution du contrat, mais toute somme déjà payée par l'une ou l'autre des parties en exécution du contrat ne sera pas remboursée.

Quatrième Partie

Connaissements et Charte-Partie

17. — Dans tous les cas d'affrètement, soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements en cueillette ou autrement, le propriétaire du navire (owner) seul (et non l'affréteur ou l'armateur à temps) est responsable envers

le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des actes du capitaine et de l'équipage dans la mesure où, quoique suivant les instructions de l'affréteur, ils sont néanmoins à considérer comme se trouvant au service du propriétaire du navire. La responsabilité des propriétaires de navire est réglée par le traité relatif à la responsabilité des propriétaires de navire.

Dans la mesure où le capitaine ou l'équipage ne peuvent pas être considérés comme les préposés du propriétaire, l'affréteur ou l'affréteur à temps seul sera responsable et non le propriétaire du navire. Néanmoins les créanciers auxquels un privilège sur le navire et le fret a été accordé par le traité sur les hypothèques et privilèges maritimes, conservent ce privilège et peuvent l'exercer pour toute réclamation au profit de laquelle pareil privilège a été accordé.

18. — Les rapports entre transporteur et destinataire sont régis par le contenu du connaissement s'il y en a un, mais si le connaissement ne contient aucune convention relative aux circonstances qui se sont produites ou s'il n'y a pas de connaissement, ce seront les stipulations de la charte-partie qui seront appliquées.

18ª. — Un document dans lequel le capitaine ou le propriétaire de navire, ou son agent, reconnaissent que des marchandises ont été reçues aux fins d'embarquement ou qu'elles ont été chargées, et dans lequel ils promettent de les délivrer au destinataire ou à son ordre, lie le propriétaire de navire transporteur. Si pareil document est fait à ordre c'est un titre négociable et sa possession confère à son légitime porteur les mêmes droits que s'il était en possession des marchandises mêmes.

19. — Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage occasionnés aux marchandises aussi long-

temps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que la perte ou le dommage ont été causés par des circonstances qu'il ne pouvait ni empêcher ni éviter.

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

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

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

20ª. — Les lettres d'indemnité ou de garantie grâce auxquelles des connaissements nets sont délivrés pour des marchandises avariés ou pour des marchandises en contestation, sont illégales et ne peuvent servir de base à une action en justice.

Cinquième Partie

La Délivrance

21. — Le navire doit être prêt à décharger la cargaison à une place de déchargement usuelle. Le destinataire doit prendre livraison des marchandises le long du bord à ses propres frais tandis que les frais de l'enlèvement des marchandises du navire doivent être payés par l'armateur.

22. — Les jours de starie commencent à courir quand le navire est prêt à décharger la cargaison. En l'absence d'une convention contraire le délai de déchargement sera un délai raisonnable — eu égard aux facilités qui existent habituellement au port de déchargement, mais en tout cas

n'expirera que 24 heures après que le capitaine aura donné avis par écrit au destinataire ou à ses agents. Les jours de starie et de surestarie sont des jours courants et ne sont interrompus que pendant le temps pendant lequel le capitaine a été empêché d'enlever des marchandises du navire. Aucune protestation ou autre formalité ne sera nécessaire pour donner le droit à l'armateur de réclamer des surestaries.

23. — L'armateur a le droit de mettre les marchandises à terre, en magasin, ou en allège si le destinataire est en retard de recevoir la marchandise durant le temps accordé pour le déchargement.

L'armateur, à moins d'instructions contraires de l'affréteur, est tenu de mettre les marchandises à terre, en magasin ou en allège, si le destinataire est inconnu ou s'il refuse de prendre réception. Avis en sera donné sans délai à l'affréteur. L'armateur, en usant des facultés accordées par cet article ou des obligations qui lui incombent est tenu d'user des moyens les plus commodes pour sauvegarder les marchandises.

24. — Les mêmes règles s'appliquent lorsqu'il a été chargé en cueillette avec cette exception qu'il n'y a pas de délai de déchargement prévu, mais que les marchandises doivent être reçues le long du bord immédiatement et sans retard à l'arrivée du navire dès qu'il est prêt à décharger. Un retard dans la réception donne le droit au Capitaine de mettre les marchandises à terre, en magasin ou en allèges aux frais risques et périls du destinataire (voir ci-dessus).

Sixième Partie

Dispositions diverses

25. — Le propriétaire de navire a un privilège sur les marchandises pour le fret, le fret sur le vide, les surestaries

et tous autres frais grevant la cargaison. Le privilège prend naissance et subsiste aussi longtemps que les marchandises se trouvent en la possession du propriétaire de navire.

26. — En cas d'affrètement à temps le loyer du navire doit être payé à partir du lendemain du jour où le capitaine a donné avis qu'il était prêt à prendre la cargaison. Aucun loyer n'est dû pour le temps pendant lequel le navire a été retardé par une faute du propriétaire. Le loyer doit être payé jusqu'à ce que le navire ait été redélivré à son propriétaire.

27. — Les actions en paiement de fret, fret sur le vide, surestaries et autres frais grevant la marchandise, de même que les actions pour non-délivraison partielle de la cargaison ou pour pertes ou dommages, ou pour rupture du contrat d'affrètement, sont prescrites par deux ans à partir du moment où l'action est née.

28. — Il ne sera admis aucune réclamation pour pertes ou dommages à des marchandises déchargées d'un navire à moins que, endéans une semaine à partir de la délivrance au destinataire ou à partir du déchargement pour son compte, une expertise n'ait eu lieu à laquelle les deux parties étaient représentées ou à moins que, endéans le même délai, le destinataire n'ait donné avis par écrit au propriétaire de navire ou à son agent, de son intention de faire une réclamation.

Projet de M. Kennedy, L. J.

Le Fret

1. — Le fret est la rémunération du transporteur maritime pour le transport et la délivrance à une destination convenue de la propriété d'autrui chargée à bord de son navire aux fins de pareil transport.

2. — Sauf stipulation expresse et contraire convenue entre parties pour le transport prévu par contrat ou sauf ce qui est expressément prévu ci-après, le fret n'est dû que pour les choses qui sont délivrées par le transporteur au lieu de destination.

3. — Le fret est payable pour les marchandises qui, après embarquement, n'ont pu être transportées à leur destination par le fait, la faute, ou le cas fortuit du chargeur ou de ses agents autorisés à agir pour son compte.

4. — Le fret est payable pour les marchandises : 1° qui périssent en cours de voyage uniquement à raison de leur vice propre existant au moment de l'embarquement mais dont le transporteur ou ses agents ou préposés n'avaient pas connaissance ni reçu avis ; 2° qui sont détruites nécessairement en cours de voyage à raison de leur nature dangereuse, afin de sauver soit le navire, soit d'autres marchandises à bord, à condition que ni le propriétaire du navire, ni ses préposés n'aient eu connaissance ou n'aient reçu avis de leur nature dangereuse au moment de l'embarquement.

5. — Si, en cours de route le navire devient incapable d'achever son voyage, le propriétaire peut toujours conserver son droit au fret intégral en expédiant les marchandises à leur destination par transbordement ou par un

autre moyen ; mais si le propriétaire de navire ne veut pas ou s'il ne peut endéans un délai raisonnable, procéder ainsi à leur expédition, le propriétaire des marchandises est en droit de rentrer dans leur possession, et le droit au fret est complètement perdu, à moins qu'il n'ait été donné dispense de cette réexpédition ou à moins que quelque nouvel arrangement n'intervienne sur cet objet.

6. — Aucun fret n'est dû pour les marchandises vendues ou laissées à un port de refuge, soit à raison de leur état d'avarie, dans le but de sauver leur valeur, soit afin de permettre au capitaine de faire les fonds nécessaires à des réparations pour compléter le voyage.

7. — Aucun fret n'est dû pour les marchandises perdues ou avariées par suite d'avarie survenant en cours de voyage comme p. ex. 1° lorsque le sucre en nattes, chargé comme sucre, est submergé et fondu (washed away) ou 2° lorsque les marchandises arrivent à leur destination mais sont, par suite de dommage en cours de route, tellement détériorées ou altérées, quant à leur nature, qu'elles n'ont plus de valeur marchande en tant que marchandises de l'espèce embarquée, comme p. ex. des dattes saturées d'eau pendant le voyage ou de matières d'égout au point d'être impropres à la consommation, ou un fil de fer de clôture si avarié qu'il n'a plus aucune valeur si ce n'est comme vieux fer (scrap iron).

8. — Aucun fret n'est dû pour les animaux mourant pendant le voyage.

9. — Le fret est dû si les marchandises arrivent *in specie* quoique en état d'avarie ou de détérioration, le propriétaire des marchandises conservant tout droit qu'il pourrait avoir à récupérer des dommages-intérêts du propriétaire de navire pour pareil préjudice selon les termes de chaque contrat.

10. — Le fret global est dû que les marchandises chargées soient ou non délivrées au port de destination.

11. — Le fret payé d'avance, à condition que le navire ait navigué pendant le voyage et ait été alors en état de navigabilité, ne peut être récupéré bien que les marchandises aient été perdues en tout ou en partie pendant le voyage.

ALLEMAGNE

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL

RAPPORT

de la Commission du Fret de Hambourg

DE MAI 1911

Sur l'invitation du président soussigné de l'Association allemande de Droit Maritime, les personnes suivantes se sont réunies en Commission pour délibérer sur le Projet de Londres sur le Fret :

MM. Dr. Johs. Behn, avocat.
Dr. Otto Brandis, président du Sénat.
Dr. Ecker, directeur de la Hamburg-Amerika Linie.
Dr. Edzard, avocat, Brême.
Dr. C. Gütschow, ancien secrétaire de la Chambre de Commerce.
Dr. M. Leo, avocat.
Dr. M. Mittelstein, conseiller au Tribunal régional Supérieur.
Dr. G. Schaps, conseiller au Tribunal régional Supérieur.
Dr. Alfred Sieveking, avocat, secrétaire de l'Association allemande de Droit Maritime.

On avait pris comme base des délibérations, le projet de M. Alfred Sieveking, les observations de Lord Kennedy et le projet de Londres en texte anglais et en texte allemand.

En 4 séances la Commission s'est livrée à un examen approfondi des art. 1-5 et 17 dans l'idée que la discussion à Paris se limiterait selon toutes prévisions à ces articles.

Introduction

L'alinéa 1 de l'introduction, consacrant la liberté absolue des conventions, n'a fait l'objet d'aucune observation.

Par contre il a été recommandé de supprimer l'alinéa 2.

Il a été dit que presque toutes les dispositions des cinq premiers articles du projet s'appliquaient au contrat de transport par mer portant sur les marchandises d'autrui alors qu'elles ne s'adaptent qu'avec difficulté au cas de la location et à celui de l'affrètement à temps du navire ou même au cas du contrat d'armement. Cette observation s'applique notamment aussi à l'art. 17 dans lequel les rapports de droit de nature différente se trouvent mêlés les uns aux autres.

Il y aurait lieu de recommander, pour ce motif, de prévoir à la fin du projet, là où, dans l'art. 26, il est question de location et d'affrètement à temps, certaines dispositions pour ces cas et celui du contrat d'armement, particulièrement de préciser dans quelle mesure les articles précédents trouveraient aussi application à ces cas. Mais alors l'alinéa 2 de l'introduction deviendrait inutile parce qu'il n'y aurait plus d'utilité à la définition de l'affrètement qui s'y trouve et qui est irréprochable en elle-même.

De toute façon la Commission recommande de ne s'occuper, même à Paris, que du contrat de transport par mer proprement dit, afin d'éviter de grandes difficultés et

d'exclure les cas d'affrètement à temps, de location et d'armement du navire.

Première Partie

On a été d'accord sur ce que le titre de la Première Partie, qui manque dans le texte anglais (1), devrait être « Débition du fret ou *Obligation de payer le fret* » et non pas « *Paiement* du fret ».

Article 1. — Le principe de l'art. 617 du Code de commerce allemand d'après lequel aucun fret n'est dû pour les marchandises perdues, se trouve formulé comme suit dans l'art. 1 :

« Aucun fret n'est dû pour les marchandises qui n'arrivent pas à leur port de destination ».

La Commission recommande la rédaction :
« qui n'arrivent pas à être délivrées (welche nicht zur *Ablieferung* gelangen), »
qui cadre mieux avec le début de l'art 2 (2). La Commission part de cette idée qu'il doit s'agir d'une délivrance conforme au contrat de transport (l'introduction dit : « conforme (3) à la convention »). Lord Kennedy aussi a exigé dans son projet « la délivrance à une destination convenue ». Mais une délivrance régulière n'est concevable qu'au lieu de destination. Il a paru superflu à la Commission d'exprimer spécialement ou d'ajouter encore que

(1) Et donc aussi dans la traduction française. — Note du Trad.

(2) Le changement n'a de portée que pour le texte allemand où l'art. 2 commence par les mots « Ungeachtet der nicht erfolgten *Ablieferung*... ». — Note du Trad.

(3) Le texte allemand de l'alinéa 2 de l'introduction porte ...die Beförderung und *vereinbarungsgemässe Ablieferung*. Le texte français (traduction du texte anglais) porte simplement : ... le transport et la livraison à une *destination convenue* ». Note du Trad.

selon les circonstances un autre port que le lieu de destination puisse avoir la même valeur d'après le contrat de transport.

Mais il a semblé très désirable d'ajouter une explication qui rende clair ce qu'il faut comprendre par « ne pas arriver à être délivré » (et d'ailleurs aussi par « ne pas atteindre le port de destination »).

A la Conférence de Brême, septembre 1909, il a été énergiquement mis en avant tant du côté anglais que du côté américain que la marchandise ne peut être considérée comme délivrée que lorsqu'elle atteint le lieu de destination « in specie » (Bulletin p. 233). Le projet a essayé d'en tenir compte dans l'art. 2 par les mots « qui leur permet d'atteindre le port de destination in specie » ce qui n'est pas traduit dans le texte allemand d'une façon assez précise par l'expression « comme marchandise de commerce ». Dr. Gütschow voit dans cette condition (1) une divergence profonde, tranchée, avec la conception juridique allemande à ce jour et cela sur les principes fondamentaux du droit du transport. Pourtant la majorité des membres de la Commission a mis en doute que le droit allemand en vigueur, comme il est apparu par des décisions d'espèces des tribunaux supérieurs, s'écarte tant que cela de la conception anglaise. Il est rappelé qu'en assurance maritime (C. de Commerce art. 854 et Conditions Générales d'Assurances Maritimes art. 109, cf. art. 87 du projet de 1910) la perte totale des biens assurés est déjà admise lorsqu' « ils sont altérés dans leur nature primitive » (« in ihrer ursprünglicher Beschaffenheit zerstört sind »).

Il est vrai de dire que des objections sérieuses furent

---

(1) *Réforme et Unification du Droit Maritime par le retour au droit général du transport,* 1911, p. 134 suiv., ouvrage vanté fréquemment par la Commission).

élevées contre certains exemples donnés dans la discussion antérieure. Il est tout aussi peu justifié de prétendre que des monnaies d'or fondues en barre seraient altérées dans leur nature que d'alléguer que des oranges totalement gâtées, impropres à la consommation comme fruits, n'existeraient plus in specie (1). La délimitation entre l'altération complète (comme p. ex. lorsque le sucre est fondu) et le simple dommage doit apparaître à la longue par l'effet d'une jurisprudence raisonnable. Le caractère de marchandise de *commerce* que l'on peut attribuer à ce qui est délivré (« as lost from a *commercial* point of view » v. Bulletin de Brême p. 232 suiv.) n'est pas décisif, tout aussi peu que sa valeur plus ou moins grande, et que le fait que le destinataire des marchandises transportées les aurait refusées. Aussi Lord Kennedy a ajouté dans son projet aux mots « no longer merchantable » l'expression « as goods of the kind shipped », ce qui ramène à la « species » et à la nature primitive de la marchandise chargée. Il n'en résulterait donc nullement, comme M. Gütschow l'admet (loc. cit. p. 135) que le transporteur supporte le risque du vice propre de la marchandise; mais en cas d'altération complète de la nature de la marchandise il n'aurait pas

(1) Remarque : — Dans l'espèce Mawson c. Ertel Bieber, un chargement de pyrite avait été tellement altéré par la mouillure qu'il était devenu inutilisable pour la production d'acide sulfurique. Une vente volontaire toutefois avait produit un montant peu important. Le tribunal régional et le tribunal régional Supérieur de Hambourg (Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt 1906, 61) ne virent pas de « perte » dans ce cas et allouèrent le fret pour la partie de la cargaison arrivée à destination (passé en force de chose jugée). Mais quand il s'est agi du fret de distance pour le reste qui devait être transporté plus loin, le fret de distance fut refusé à l'armateur, sur le rapport d'autres experts, à raison de l'absence totale de valeur de la marchandise et à cause de l'alinéa 2 de l'art. 630 du C. de Commerce — cf. décision du tribunal de l'Empire 1908 n° 128.

droit à l'indemnité, parce que l'exécution du contrat de louage de services est devenu impossible, risque qui pèse à la fois sur l'affrêteur (perte de la marchandise) et sur le fréteur (perte du fret).

L'accord s'est établi pour recommander l'ajoute suivante à l'art. 1 :

« Il y a lieu de considérer également comme non délivrées les marchandises dont la nature primitive a été altérée. »

Article 2 *a*. — L'expression de l'art. 2*a* « le fait, la négligence ou la faute » (en anglais : act, neglect or default) fut discutée. Le mot « faute » peut provoquer des malentendus. Le « fait » et la « négligence » comprennent toutes actions quelconques, fautives ou non. Comme d'après le droit allemand (C. Civil art. 278), il y a également responsabilité dans le droit contractuel pour les faits non fautifs des auxiliaires employés (Erfüllungsgehülfen), cette disposition-là pourrait être tout à fait omise — en ce qui concerne le droit allemand — mais son maintien se justifie eu égard au droit des autres pays. Il y a lieu toutefois de supprimer « ou une faute ».

Les mots « du chargeur, de ses commettants ou de ses agents » suscitèrent également des objections, déjà parce que le véritable co-contractant dans le contrat de transport, l'affréteur, n'est désigné que comme « commettant » du chargeur. On peut à peine supposer un autre commettant. D'un autre côté le mot « agent » (ou « préposé » : Angestellter) est trop étroit parce que l'on doit considérer d'autres auxiliaires (Erfüllungsgehülfen) de l'affrêteur et du chargeur, comme p. ex. les commissionnaires-expéditeurs. Pour ce motif il y a lieu de rédiger la fin de l'art. 2 comme suit :

« de l'affréteur, du chargeur ou de ceux dont ils emploient les services » (1).

Art. 2 *b*. — « Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur mauvais état au temps du chargement ou à raison de leur nature (defective or improper condition), à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident. »

On a proposé comme meilleure rédaction : « en suite de leur état » (by reason of their condition) puisque un état anormal seul peut être en question comme cause de la perte. Il fut remarqué que les mots « au temps du chargement » pourraient obliger le fréteur dans certaines circonstances à une preuve difficile. La Commission n'estime pas cette observation fondée parce que le fréteur qui réclame son fret malgré la perte de la marchandise doit en tout cas déjà faire la preuve de l'état anormal de la marchandise lors du chargement : en effet, il doit montrer que l'exception au principe général de l'art. 1 se vérifie.

L'exception :

« Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur nature », fut unanimement approuvée.

On a supposé que le cas de l'art. 618, al. 1, C. de Commerce, non spécialement prévu par le projet — savoir celui de la mort d'animaux en cours de route sans qu'elle soit le résultat d'un état anormal lors du chargement — y était inclus. Cependant comme Lord Kennedy est d'un avis opposé dans son projet, il y aura lieu de tirer ce

(1) Le texte dit « Beauftragten ». L'équivalent littéral en français serait « mandataires ». Seulement le mandat ne vise que l'accomplissement d'un acte juridique. La traduction « mandataires » serait donc trop restrictive. — Note du Trad.

point au clair à Paris. Par contre la Commission a décidé la suppression de l'ajoute :

« à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident ».

Tout d'abord la nécessité de discuter s'il s'agit d'une *causa proxima* ou *remota* est en contradiction avec l'évolution juridique allemande de la doctrine de la cause, qui n'admet pas cette distinction. Ensuite l'ajoute est inutile parce que les mots « à raison de » — par une saine application de la notion de cause — empêchent en cas de fortune de mer d'attribuer la perte à l'état anormal ou à la nature de la marchandise lors du chargement. De même aussi l'ajoute commençant par les mots « à condition que » pourrait provoquer un doute sur la juste répartition du fardeau de la preuve.

Art. 2 *c*. — Le cas de la destruction nécessaire des marchandises prévu par ce paragraphe, surtout l'incidente « sans qu'il ait été donné connaissance de leur nature à l'armateur » suscitèrent une discussion animée. Sans doute il fut admis à l'exception d'une voix, que le chargement de marchandises prohibées avec indication de cette circonstance au fréteur fait apparaître le contrat d'affrêtement comme une opération conclue aux risques et périls des deux parties contractantes, la perte de la marchandise pesant sur l'affréteur et la perte du fret, sur le fréteur. Par contre il fut soutenu, du point de vue des armateurs, qu'il ne pouvait pas en être ainsi en cas de chargement de marchandises dangereuses. On ne peut raisonnablement exiger une indication spéciale de la nature dangereuse quand le danger de la marchandise est connu de tout le monde, ce qui est même le cas pour des articles qui se chargent par grandes quantités comme le coton et le charbon. L'armateur ne pourrait pas trouver de compensation à son risque de perdre le fret en cas de destruction

nécessaire de la marchandise, quoique la place à bord ait été mise à disposition, par une augmentation des taux de frets, parce que la concurrence est trop grande pour des articles aussi courants. Il serait donc équitable d'accorder toujours le fret pour les marchandises dangereuses, même si elles sont détruites et cela même si le caractère dangereux de la marchandise est connu du fréteur, soit d'une façon générale, soit en suite d'une indication expresse. On a aussi mis en évidence l'incompatibilité qu'il y aurait à accorder le fret en cas de perte de la marchandise en suite de sa nature (art. 2 *b*) et à le refuser en cas de destruction sur l'ordre du capitaine pour sauver le navire et la cargaison (art. 2 *c*). Cette différence de traitement pourrait induire un capitaine à exposer le navire et sa cargaison à un plus grand danger pour conserver son droit au fret dans le cas où les marchandises dangereuses périraient par suite de leur nature, plutôt que de risquer de perdre le fret si elles étaient détruites volontairement.

Pourtant la Commission a pensé, à la majorité des 2/3 des voix il est vrai, qu'il fallait s'en tenir à l'ajoute « sans qu'il ait été donné connaissance etc... » On a spécialement mis en évidence qu'il serait injuste de faire supporter le fret, outre la perte de la cargaison, au chargeur de marchandises dangereuses lorsque la destruction s'en impose quand ce chargeur a déclaré le danger de la marchandise, et que l'armateur connaît donc le risque à courir. Il fut reconnu que le maintien de l'art. 2*c* du projet pourrait devenir incommode pour l'armateur qui ne se protège pas par des clauses d'exonération, en cas de chargement de marchandises aussi courantes que le coton et que peut-être il y a lieu de souhaiter que la notion de « marchandises dangereuses » soit précisée par des ordonnances d'exécution, ce qui fut déjà pris en considération auparavant par le gouvernement allemand en d'autres circonstances. La majorité

maintint que selon le droit allemand le chargeur ne doit pas supporter tout risque de non-arrivée de marchandises (donc aussi le risque d'un paiement de fret sans objet), mais qu'un navire qui n'a pas exécuté le contrat de transport à raison de la destruction nécessaire de la marchandise, ne peut d'après le droit existant, exiger qu'un fret de distance, et n'a droit, selon la résolution de Brême concernant la suppression du fret de distance, à aucun fret (art. 1). L'exception au principe général contenue dans l'art. 2 *c.* ne peut être accordée que lorsque la perte de la marchandise dangereuse est attribuable de quelque façon à la faute de l'affréteur, ce qui précisément se trouverait exclu par la déclaration faite à l'armateur.

Dans la discussion qui suivit on fut d'accord pour admettre que les mots « pour sauver soit le navire, soit la cargaison à bord » avaient un sens trop restrictif. Il peut arriver par exemple que la destruction de marchandises prohibées s'impose pour éviter au navire d'énormes amendes de douane et au capitaine, des mesures de contrainte contre sa personne. Comme tout le monde a compris que l'expression de l'art. 2 *c.* « nécessairement détruites » admettait comme définitive la décision prise à cet égard par un capitaine diligent conformément à son devoir, il fut décidé de mettre ce point en évidence et de supprimer les mots «pour sauver le navire ou la cargaison.»

D'après cela l'art. 2 *c.* serait conçu comme suit :

« lorsque des marchandises ont dû être détruites sur l'avis du capitaine agissant conformément à son devoir, à raison de ce qu'elles étaient prohibées ou de nature dangereuse et que cette nature ou leur caractère illégal n'avaient pas été déclarées. »

Il fut encore signalé qu'il y avait lieu en tout cas d'insérer dans le projet en un autre endroit une disposition analogue à l'art. 563 du C. de Commerce allemand, d'après

lequel le chargeur de marchandises illégales est responsable vis-à-vis du fréteur et de tous intéressés à la cargaison pour le dommage causé par ces marchandises, pareille responsabilité existant vis-à-vis des intéressés à la cargaison même si le chargeur a agi avec l'approbation du capitaine.

Article 2 *d*. — Concernant cet article il fut reconnu à l'unanimité que cette exception basée sur un amendement de M. Wuppesahl à Brême contient une idée juste, mais que logiquement sa place n'est pas ici, où il s'agit de cas où le fret est exceptionnellement dû pour des marchandises non-délivrées. Une disposition correspondante pourra être utilement insérée après l'art. 19. Il est clair en effet, qu'il ne s'agit pas ici d'une véritable obligation de payer le fret, mais d'un fret fictif nécessaire au calcul de la valeur des marchandises à rembourser; l'idée juste que lorsqu'il y a lieu à remboursement de la valeur d'un chargement perdu, sacrifié ou vendu, il faut déduire de la valeur au lieu de destination, le fret qui eût été dû en cas d'accomplissement du voyage, ne peut pourtant amener à traiter ce mode de calcul comme un cas de débition exceptionnelle du fret pour les marchandises non délivrées.

L'art. 2 *c* fut approuvé à l'exclusion du passage final commençant par « à condition que ». Il fut expliqué encore une fois que pour la portée des mots « nécessairement vendues » l'appréciation du capitaine diligent, agissant conformément à son devoir, serait décisive.

Des objections très vives furent soulevées contre le passage final, même au cas où l'expression incorrecte « plus comme marchandise de commerce » (1) serait remplacée par les mots insérées dans l'article 1 : « altérée dans

(1) Voir ci-dessus p. 4. C'est le texte allemand. Les textes anglais et français emploient le terme « in specie ». (Note du traducteur).

sa nature primitive ». Il fut pourtant reconnu de plusieurs côtés que ce passage était logique. En effet, si la marchandise n'avait pas pu être délivrée à raison de son état d'avarie, aucun fret n'aurait dû être payé d'après l'article 1. D'un autre côté on considéra comme bien difficile et arbitraire l'appréciation (qui du reste ne peut jamais être émise qu'après coup, par des experts) du point de savoir si une marchandise vendue dans un port d'escale en suite de son état d'avarie serait encore arrivée au lieu de destination « in specie » ou aurait été altérée dans sa nature primitive. La crainte fut aussi exprimée de voir dans ce cas le capitaine éviter la vente immédiate et opportune de la marchandise pour sauver une partie de sa valeur, afin de conserver le fret, dans la crainte de se voir opposer que la marchandise n'aurait tout de même pas pu être délivrée « in specie ».

Pour ce motif il fut recommandé — mais seulement par 5 voix contre 4 — de supprimer la phrase finale.

Il fut également indiqué que le fret à payer en cas de vente nécessaire de la cargaison dans un port de relâche (art. 2 *c*) ne pourrait pourtant en aucun cas dépasser le produit de la vente. La remarque fut pourtant faite que pareille ajoute provoquerait chez le capitaine un conflit de devoirs et l'induirait à supputer le produit de la vente de la marchandise, considérations qui lui seraient étrangères, sinon. Il fut donc renoncé à pareille ajoute.

Art. 3. — L'art. 3, disant que lorsqu'un fret global est stipulé il doit être payé même si la marchandise n'est pas délivrée, fut approuvé. Il fut affirmé par des personnes compétentes qu'un usage déterminé n'existait pas quant à ce, mais qu'il se recommandait d'édicter une disposition qui, en cas de doute (en l'absence de convention spéciale) régirait la matière.

Art. 4. — Une vive divergence d'opinions se fit jour au

contraire, à propos de l'article 4 selon lequel le fret payé d'avance ne doit pas être remboursé, même si tout ou partie de la cargaison se perd. Spécialement il fut demandé si l'*avance sur fret* (*advanced* freight, en opposition a *prepaid*) qui en Allemagne est régulièrement considérée comme non payée définitivement, est incluse dans l'art. 4.

L'entente se fit sur ce qu'il y a lieu de régler aussi l'avance de fret et il fut reconnu que dans la grande majorité des cas, la disposition de l'article 4 correspondait à l'usage. Aussi, fut-il décidé d'approuver l'article 4 et d'ajouter « et l'avance sur fret » après les mots « le fret payé d'avance ».

Il fut ensuite décidé de remplacer les mots « pendant le voyage » (während der Reise), correspondant au texte anglais « provided that the ship has sailed on the voyage » par les mots : « après le commencement du voyage (1) » (nach Antritt der Reise).

Il fut admis que l'art. 8 déterminerait le commencement du voyage.

Par contre on renonça à étendre la disposition relative au fret payé d'avance au cas où le navire périt au port de départ.

Il fut également admis à l'unanimité que pour des raisons d'ordre pratique il n'y avait pas lieu de se rallier à la condition insérée dans le projet de Lord Kennedy, à savoir « que le navire ait navigué pendant le voyage et ait été alors en état de navigabibilité ».

Art. 5. — Lors de la discussion de l'art. 5 qui règle la responsabilité du fréteur pour la navigabilité du navire il fut rappelé qu'on avait décidé de laisser à une disposition particulière, à la fin du projet, le soin de prévoir le

(1) C'est ce que porte le texte français et la remarque ci-dessus ne s'applique donc qu'au texte allemand. (Note du traducteur.)

cas de l'affrètement à temps, de la location et de l'armement du navire, ce qui simplifierait beaucoup la rédaction de l'art. 5. En effet les mots « l'armateur » et « au moment de la délivrance du navire à l'affréteur » pourraient être supprimés et la disposition deviendrait :

« Le fréteur doit veiller, en appliquant les soins d'un fréteur déligent, à ce que le navire se trouve en état de navigabilité au commencement du voyage. »

Se ralliant à l'opinion de M. C. Gütschow (Réforme et Unification etc... p. 38 suiv.) l'idée fut émise de renoncer à la notion si controversée de la « navigabilité » — qui p. ex. en Angleterre n'est régie par aucune disposition législative — et de ne rendre l'armateur responsable que dans la mesure d'une opposition entre les fautes nautiques et les fautes d'administration. Pourtant la majorité fut d'avis que, ce faisant, on abandonnerait complètement le terrain sur lequel les projets du Comité Maritime se sont placés jusqu'à présent. La délimitation entre la faute nautique et la faute administrative est difficile à marquer nettement et d'après la plupart des droits maritimes connus, une responsabilité plus stricte pour la navigabilité du navire a pesé de tous temps sur l'armateur. L'espoir d'unifier le droit maritime et le droit des transports en général grâce à la suppression de cette notion serait d'autant moins fondé que l'unification des transports par chemin de fer apparaît encore comme sans avenir (cf. pourtant la Convention de Berne du 14 octobre 1890). On approuva donc le maintien d'une disposition particulière sur la navigabilité.

Dans la discussion ultérieure il y eut unanimité à admettre que lorsque l'affréteur a de son côté fait la preuve du dommage, ce serait affaire au fréteur d'éclaircir la cause qui a provoqué ce dommage et, au cas où cette cause serait l'innavigabilité, de montrer qu'aucune faute

ne peut être retenue contre lui en faisant la preuve qu'il a appliqué les soins d'un fréteur diligent.

Il fut ensuite mis en évidence que d'après l'art. 19 le fréteur répond de la perte et du dommage lorsqu'il ne prouve pas que les circonstances qui y ont conduit « étaient soustraites à l'action de sa volonté » (ausserhalb seines Machtbereiches), tandis que pour la navigabilité le fréteur n'a, selon l'art. 5, à appliquer que les soins du fréteur diligent. A première vue donc cette dernière responsabilité est plus faible que celle de l'art. 19. Il est peut-être recommandable en conséquence de traiter de la responsabité du fréteur pour la navigabilité non pas en général, mais, seulement comme suite à l'art. 19. A cela il fut répondu qu'il y aurait lieu de mettre déjà en tête de la 2de Partie l'obligation pour le fréteur de garantir la navigabilité, attendu que l'innavigabilité ne donnait pas seulement lieu à des demandes en dommages-intérêts, mais autorisait l'affréteur à résilier le contrat. Il fut encore signalé que le Code de Commerce allemand mentionne en deux endroits la garantie de navigabilité : à l'art. 513 où il est dit que le capitaine doit « prendre les mesures » (sorgen) à cette fin et dans l'art. 559, où le fréteur en est déclaré responsable à moins que le vice n'ait pu être découvert même « en appliquant les soins d'un fréteur diligent ». Il n'y a là nulle différence réelle. Le dernier article s'occupe de la responsabilité contractuelle, le premier inclut aussi la responsabilité quasi-délictuelle. Dans un projet sur l'affrétement c'est seulement la responsabilité contractuelle qui est en question. On laissa de côté — comme ne devant être vidée que lors de l'examen de l'art. 19 — la question de savoir si le droit allemand ne reconnaît qu'une responsabilité dérivant du contrat d'affrètement, ou s'il existe en dehors de cela une responsabilité « ex recepto », ce qui est controversé.

L'art. 5 ne disant pas expressément comment le fréteur doit répondre de la navigabilité il fut unanimement reconnu qu'il ne peut s'agir que d'une responsabilité illimitée jusqu'à concurrence de l'intérêt entier et non pas seulement à concurrence de la valeur du navire au lieu de destination. (On a traité ci-dessous la question de savoir si la responsabilité limitée, telle que le projet de Bruxelles l'a définie pour l'armateur, à savoir la responsabilité à concurrence de la valeur du navire avec un maximum — pourrait aussi en certains circonstances profiter au fréteur en tant que distinct de l'armateur).

Il fut décidé d'ajouter les mots :

« et il en (de la navigabilité) répond jusqu'à concurrence de l'intérêt entier ».

La discussion porta ensuite sur la question de savoir dans quelle mesure le fréteur répond de la négligence de ses préposés comme conséquence de son obligation d'apporter ses soins à l'examen de la navigabilité, et particulièrement des experts engagés pour procéder à cet examen. Il fut recommandé, du côté des armateurs, de rendre le fréteur responsable, par analogie avec l'art. 831 C. civil, seulement du *choix* de préposés et d'experts compétents, du moins relativement à l'espèce de navigabililé mise en question par le genre de construction du navire. Un armateur qui fait construire son navire sur un chantier renommé, ne pourrait pourtant pas répondre de ce que, p. ex., comme dans le cas du Borussia (Hans. Ger. Ztg. 1909, 109) les portes des soutes à charbon avaient été placées trop profondément.

Par contre il fut remarqué que l'art. 5 devrait comme le Code de Commerce art. 513 et 559, introduire non pas une *responsabilité basée sur la faute* mais une véritable *garantie*, en stipulant une obligation spéciale de soins, et que pour ce motif le fréteur devrait répondre (d'ailleurs

par analogie avec l'armateur) des fautes des experts et des autres auxiliaires, que ceux-ci soient avec lui dans un rapport de préposés à commettant ou non. Un petit armateur peut procéder à l'inspection lui-même, un armateur important devra faire examiner et surveiller constamment ses navires. Même la décision dans le cas Rohde (Hbl. 1907, 35 ; 1908, 46, R. G. Décision 67,300) apparaît en conséquence comme justifiée.

La 2me phrase de l'art. 5 qui définit ainsi la navigabilité : « un état du navire qui lui permette d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires », fut maintenue parce qu'il ne met pas en doute qu'il y ait également responsabilité pour l'innavigabilité relative (celle qui existe par rapport à une certaine cargaison, pour un certain voyage ou pour une certaine durée de voyage) (1).

La finale de l'art. 5 fut modifiée complètement quant à la rédaction. Pour mieux conserver l'énumération exemplative on l'a mise en correspondance avec la terminologie de l'art. 513 du Code de commerce. Tenant compte de la controverse sur le point de savoir si d'après son texte l'aménagement, l'armement, l'équipement et l'approvisionnement font essentiellement partie de la navigabilité ou non, on a choisi l'expression suivante, pour éviter toute controverse :

« La responsabilité s'étend aussi à l'équipement, etc... (texte anglais : it includes) ».

La triple répétition du mot « suffisant » dans la 3me phrase du projet fut considérée comme superflue. L'appro-

(1) Nous supprimons une phrase ici, disant que dans le texte allemand le mot « vorhabende » qui sonne mal, doit être remplacé par le mot « beabsichtigte », pour rendre l'anglais « intended ». (Note du traducteur).

visionnement, le combustible ou autre matière servant à la propulsion fait sans nul doute partie de l'armement, de même que les moyens pour le fardage et l'arrimage, font partie de l'aménagement du navire.

Il n'est pas nécessaire de spécifier qu'il ne s'agit que de l'aménagement et des installations pour l'arrimage et non de l'activité des hommes de l'équipage qui y seraient employés. De même la Commission a été unanimement d'avis qu'en cas de surcharge dans un port d'escale seuls les intéressés à des marchandises chargées encore après pourraient s'en prévaloir. Par contre il parut désirable, pour écarter tout doute, de mentionner parmi les objets compris dans l' « armement » les papiers du navire et de la cargaison, ce qui concorde avec l'art. 513 du Code de commerce. La répétition des mots « étant donné les circonstances » paraît inutile puisqu'il est dit précédemment « dans des circonstances ordinaires » et que de plus la responsabilité pour l'innavigabilité relative est admise (1).

Le passage final fut en conséquence écourté comme suit :

(La responsabilité s'étend aussi à) « l'équipement, l'armement (y compris les papiers de bord nécessaires) et les aménagements nécessaires au transport en toute sécurité des marchandises reçues ».

Il fut décidé de ne pas discuter pour le moment les art. 5-16, 18 et suiv. mais de s'occuper par anticipation de l'art. 17 qui tente de régler la responsabilité respective du frêteur et de l'armateur lorsque ce sont des personnes différentes (donc aussi en cas de sous-affrêtement) en recherchant si les auteurs du dommage doivent être

(1) La remarque ci-dessus est particulière au texte allemand, puisque le texte français porte deux fois les mots « dans des circonstances ordinaires ». — Note du Trad.

considérés comme préposés de l'armateur ou, au contraire, du fréteur. Si aprés le mot « fréteur » il est ajouté en deux endroits les mots « armateur ou locataire du navire », ces différentes espèces d'intéressés, peuvent être provisoirement négligées, d'après la résolution de la Commission ci-dessus rappelée. De même le début de l'article :

« ... soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps etc. ... » serait à supprimer. Il serait mis à la place :

« Dans tous les cas d'emploi d'un navire appartenant à autrui. »

Au lieu de l'énumération prolixe :

« est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison »,

on peut simplement mettre :

« est responsable envers les intéressés à la cargaison », dont font partie sans conteste toutes les personnes énumérées.

La question capitale à résoudre est maintenant celle-ci :

Qui est responsable en cas de sous-affrètement? a) Est-ce seulement le co-contractant, c. à. d. le fréteur? b) Est-ce seulement l'armateur, comme dans l'art. 662 du Code de commerce allemand? c) L'un ou l'autre, selon que l'auteur du dommage est à considérer comme le préposé de l'un ou de l'autre, ainsi que le propose le projet? d) Ou bien tous les deux comme débiteurs solidaires?

Il n'est pas douteux que le système a) paraît le plus logique et que le point de vue b) (celui du code de commerce allemand) constitue une anomalie. Seulement la question ne peut se traiter que conjointement avec cette autre qui est de savoir si la responsabilité doit être limitée ou non. Il est clair que la réponse à cette question sera bien différente selon qu'on appliquera le droit allemand

actuel avec sa responsabilité réelle limitée au navire et au fret, ou le système du projet de Bruxelles de la responsabilité jusqu'à concurrence de la valeur du navire avec une limite maxima.

Le motif de la disposition, évidente par elle-même, de l'art. 662 du Code de Commerce, à savoir que l'armateur seul (et non le co-contractant) répond, mais de façon limitée, dans la mesure où l'exécution du contrat de sous-affrètement fait partie des obligations professionnelles du capitaine et a été assumée par lui, est le suivant : le sous-fréteur, qui ne peut exécuter son contrat que par le navire et l'équipage d'un tiers, serait trop durement traité s'il devait répondre de façon illimitée (et personnelle), vis-à-vis du sous-affréteur, alors que le tiers (l'armateur) ne répondrait à son égard à lui que de façon limitée. D'après le système allemand de responsabilité il n'était pas possible de mettre à charge du sous-fréteur une responsabilité limitée au navire et au fret, parce qu'on n'aurait pu exécuter sur ceux-ci un jugement contre lui. Il en est antrement dans le système du projet de Bruxelles. On conçoit certainement une responsabilité de l'armateur et du sous-fréteur simultanément dans le système de la responsabilité à concurrence de la valeur avec une limite maxima.

Ce projet crée une autre difficulté : on refuse — à la différence du droit allemand — à toutes les créances résultant des contrats d'affrètement le droit de privilège appartenant aux créanciers du navire et cela même dans les cas où l'armateur n'a qu'une responsabilité limitée. C'est là une disposition que l'Allemagne a toujours combattue comme très illogique et dont les conséquences fort dangereuses se montrent ici.

La responsabilité de l'armateur (qu'elle existe à côté ou à la place de la responsabilité du sous-fréteur) perd

véritablement de sa valeur quand le créancier, dépourvu de son droit comme créancier du navire, doit s'en tenir à la seule saisie du navire dans le port. Pourtant la majorité de la commission a pensé que cette possibilité qui reste au créancier n'est nullement dépourvue de valeur.

On a été presqu' unanimement d'avis qu'il n'y a pas de motif pour régler autrement la responsabilité du fréteur lorsqu'il s'agit du navire d'autrui que lorsqu'il s'agit du sien propre. A l'objection que si en cas de sous-affrêtement on rend le fréteur et l'armateur responsables, la situation du sous-affréteur serait meilleure que celle d'un affréteur ordinaire, il fut victorieusement répondu que dans certains cas cela peut rendre la situation meilleure, économiquement, mais que cela n'entraîne pas un renforcement juridique de la responsabilité.

Il a été notamment objecté à l'art. 17 qu'il rendait l'armateur responsable seulement de façon limitée du fait de ses préposés tandîs que le fréteur (d'après ce que l'un des auteurs du projet a expliqué) répond de façon illimitée de ses préposés à lui. Cette différence de traitement fut critiquée.

A ce sujet la Commission prit la résolution suivante : l'armateur doit être responsable de toute façon et le fréteur doit répondre solidairement avec lui, mais non pas plus strictement que lui. Par conséquent le fréteur doit répondre seulement dans la mesure prévue par le projet de Bruxelles pour la responsabilité des armateurs.

L'art. 17 deviendrait donc :

« ..... l'armateur et le fréteur sont responsables solidairement à raison des faits des membres de l'équipage. Le fréteur aussi jouira de la responsabilité limitée, telle qu'elle est prévue pour les armatenrs dans la convention

internationale concernant la Limitation de la Responsabilité des propriétaires de navire ».

Avec ce texte les 3 phrases subséquentes de l'art. 17 deviennent inutiles.

Hambourg, le 3 juin 1911.

Dr Otto Brandis.

APERÇU DES RÉSOLUTIONS (1)

PROJET DE LONDRES	Changements proposés par la Commission de Hambourg
Titre Préliminaire	
La présente loi est applicable au transport des marchandises par navires de mer et, à moins qu'il ne soit autrement disposé ci-après, n'est applicable que dans la mesure où nulles stipulations contraires ne seraient faites par contrat.	Sans changement.
A moins que le contexte n'exige une autre interprétation ou à l'exception de ce qui est expressément prévu ci-après, l'expression « fret » signifie la rémunération du transporteur maritime pour le transport et la délivraison à une destination convenue de la propriété d'autrui embarquée à bord d'un navire pour un pareil transport, ou le prix de la location d'un navire.	A supprimer.
PREMIÈRE PARTIE	
Paiement du Fret	**Obligation de payer le fret** (DÉBITION DU FRET)
1. — A l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour les marchandises **qui n'arrivent pas au port de destination.**	.... qui n'arrivent pas à être délivrées. Il y a lieu de considé-

(1) Les dispositions modifiées sont imprimées en gros caractères, celles supprimées, en caractères italiques.

rer également comme non délivrées les marchandises dont la nature primitive a été altérée.

2. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants :

a) Lorsque le transporteur a été empêché de transporter les marchandises à leur destination par le fait, **la négligence ou la faute du chargeur, de ses commettants ou de ses agents autorisés à agir en son nom :**

.... ou la négligence de l'affréteur, du chargeur ou de leurs commettants.

b) Lorsque les marchandises ont péri à raison de **leur mauvais état** au temps du chargement **ou à raison de leur nature,** *à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident ;*

.... de leur état

Disparaît.

c) **Lorsque les marchandises prohibées (illegal) ou des marchandises d'une nature dangereuse ont été chargées sans qu'il ait été donné connaissance de leur nature à l'armateur et qu'elles ont été nécessairement détruites pendant le voyage pour sauver soit le navire, soit la cargaison à bord ;**

Lorsque des marchandises ont dû être détruites sur l'avis du capitaine agissant conformément à son devoir, à raison de ce qu'elles étaient prohibées ou de nature dangereuse, et que cette nature, ou leur caractère illégal n'avaient pas été déclarés.

d) Lorsque les marchandises n'arrivent pas au port de destination, mais que le propriétaire de la marchandise soit en droit de réclamer du transporteur leur valeur de marché au port de destination ;

Disparaît.

e) Lorsque les marchandises sont nécessairement vendues en cours de voyage à raison de leur état d'avarie, que cet état provienne de leur nature ou vice propre, ou d'une fortune de mer, *à condition que les marchandises aient été à ce moment dans un état qui leur permît d'atteindre le port de destination in spécie.*

Disparaît.

3. — Le fret global (lump sum freight) est dû que les marchandises

embarquées soient ou ne soient pas délivrées au port de destination.

4. — Le fret payé d'avance *) *ne peut être recouvré* quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage, à condition que le navire ait commencé le voyage (has sailed on the voyage).

.... *) et l'avance de fret ne peuvent être recouvrés

SECONDE PARTIE

Le Contrat d'Affrètement

5. — *L'armateur est tenu de faire toutes diligences pour mettre* le navire *) en état de navigabilité *au moment de la délivrance du navire à l'affréteur ou* au commencement du voyage **). L'état de navigabilité signifie un état du navire qui lui permette d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. **Pareil état inclut la mise à bord du navire d'un équipage suffisant (capitaine y compris) de provisions suffisantes et, (pour le cas de navires mus mécaniquement) de combustible suffisant, et de moyens suffisants pour le transport sain et sauf des marchandises dans des circonstances ordinaires de même que les moyens pour le fardage et l'arrimage convenables de la cargaison.**

Le fréteur doit veiller, en appliquant les soins d'un fréteur diligent à ce que ....

... *) se trouve

.... **) et il en répond jusqu'à concurrence de l'intérêt entier.

La responsabilité s'étend aussi à l'équipement, l'armement (y compris les papiers de bord nécessaires) et les aménagements nécessaires au transport en toute sécurité des marchandises reçues.

17. — Dans tous les cas *) *d'affrètement, soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements en cueillette ou autrement,* le propriété-

.... *) d'emploi d'un navire appartenant à autrui.

... l'armateur et le fréteur

taire du navire (owner) seul (et non l'affréteur ou l'armateur à temps) est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison. des actes du capitaine et de l'équipage *dans la mesure où, quoique suivant les instructions de l'affréteur, ils sont néanmoins à considérer comme se trouvant au service du propriétaire du navire. La responsabilité des propriétaires de navire est réglée par le traité relatif à la responsabilité des propriétaires de navire.*	sont responsables solidairement des faits des membres de l'équipage. Le fréteur aussi jouira de la responsabilité limitée, telle qu'elle est prévue pour les armateurs dans la Convention internationale concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.
Dans la mesure où le capitaine ou l'équipage ne peuvent pas être considérés comme les préposés du propriétaire, l'affréteur ou l'affréteur à temps seul sera responsable et non le propriétaire du navire. Néanmoins les créanciers auxquels un privilége sur le navire et le fret a été accordé par le traité sur les hypothèques et priviléges maritimes, conservent ce privilége et peuvent l'exercer pour toute réclamation au profit de laquelle pareil privilége a été accordé.	Disparaît.

ANNEXE I.

—

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL

OBSERVATIONS
sur le Rapport de la Commission de Hambourg sur le Fret, de mai 1911

ARTICLES 1-4

La première condition d'un droit à créer est sa clarté. Cela est particulièrement vrai d'un droit international. Il n'y a de clarté qu'à condition de partir d'idées fondamentales bien arrêtées. Si l'on ne peut se mettre d'accord sur ces idées, il n'y a pas moyen d'arriver à un droit uniforme.

Le projet de Londres, de même que le projet de la Commission, ne paraissent pas répondre à cette condition.

Dans l'art. 1, la Commission a mis sur le même pied la non-délivrance de la marchandise et l'altération de sa nature primitive. C'est également l'opinion du projet de Londres. Il est juste d'exprimer cette opinion quand on l'accepte.

Quand une marchandise est-elle altérée dans sa nature primitive ? Le rapport veut laisser cela à une jurisprudence raisonnable. C'est un moyen hasardeux de sortir de difficulté lorsqu'il n'est pas possible d'édicter une règle claire. Quel est le criterium à suivre ? Il ne faut pas con-

sidérer si la marchandise délivrée est commerçable, ni sa valeur, ni si le réceptionnaire l'accepte ou la refuse. Soit, mais alors que prendre en considération ? Les exemples fortifient les doutes. Est-ce que vraiment les lingots d'argent sont de la même nature que les pièces de monnaie qui, par leur fusion, les ont produits ? Est-ce que des oranges impropres à la consommation comme fruits, existent encore in specie ? Le rapport dit oui, Lord Kennedy dit non. Où est le droit uniforme ? L'altération de la nature primitive n'est qu'une avarie à un haut degré, une frontière ne peut être tracée.

Le rapport mentionne que d'après le Code d'Assurance Maritime, art. 109, l'altération de la nature primitive est assimilée à la perte totale. En ce qui concerne les marchandises, cette disposition est sans signification ; en ce qui concerne le navire les dispositions spéciales sur l'impossibilité de réparer (Reparaturunfähigkeit) et l'inutilité de réparer (Reparaturunwürdigkeit) prouvent leur manque de clarté.

L'art. 103 du Code d'Assurance Maritime est clair lorsqu'il dit que la clause « franc d'avarie » vise aussi le cas d'avarie résultant de ce que les marchandises sont « totalement gâtées ou altérées dans leur nature primitive. »

Le rapport dit que lorsque le genre des marchandises est totalement altéré il est impossible d'exécuter le contrat de louage de services. Cela n'est pas exact. Le contrat de louage de services est exécuté par le fait de la délivance de la marchandise. Le point de savoir si le réceptionnaire peut l'utiliser pour le but qu'on avait en vue ou si même elle est utilisable, n'est pas l'affaire du fréteur. Ce n'est que lorsqu'il ne délivre pas que le contrat de louage de services n'est pas exécuté.

C'est le point de vue du Code de Commerce. Même lorsque les fûts vides sont délivrés, le fret est dû, mais

dans ce cas spécial la marchandise peut être abandonnée pour le paiement du fret, selon la disposition illogique et exceptionnelle de l'art. 616.

Le Code de Commerce part généralement de ce principe que les conséquences de la nature particulière de la marchandise doivent être supportées par le propriétaire de la marchandise. De même dans les art. 573, 597, selon lesquels ne sont pas comptés dans le délai de starie, les jours pendant lesquels le transport près du navire, « non pas seulement de l'espèce convenue de marchandise, mais encore de toute espèce de marchandise » est impossible.

Ce principe est conforme à la réalité des choses. Le transporteur a à veiller à la garde et à la conservation de la marchandise. S'il y manque, il encourt une responsabilité. Mais si la marchandise s'avarie, sans sa faute, en suite de circonstances qui influent sur cette espèce particulière de marchandise et non sur toute espèce de cargaison, son droit au fret ne s'en trouve pas atteint. Il serait inique de faire supporter au fréteur le risque de la nature particulière de la marchandise. Il ne connaît pas exactement la nature de la marchandise, il ne peut estimer le risque et calculer son fret en conséquence.

Il faut s'en tenir à ce principe dominant en matière de fret; ce n'est qu'ainsi qu'un droit clair, concordant, logique en lui-même pourra être atteint.

Ce principe suffit à vider les questions prévues à l'art. 2. Même lorsque la marchandise périt en suite de sa nature particulière — qu'il s'agisse de la nature de toutes les marchandises de cette espèce, ou de la nature de la marchandise en question — le fret est dû non seulement d'après l'art. 618 du Code de Commerce, mais également d'après l'art. 2 b du projet. Il semble y avoir une contradiction singulière à faire payer le fret lorsque la non-délivrance résulte de la nature particulière de la marchandise, mais

non pas quand la nature de la marchandise délivrée est altérée. En effet l'altération de la nature primitive est toujours la conséquence de la nature particulière de la marchandise. Lorsque du coton brûle par suite de combustion spontanée, le fret est dû, mais s'il est seulement carbonisé, aucun fret n'est dû.

L'alinéa *c*) prévoit deux cas de nature particulière de la marchandise : les marchandises illégales et celles qui sont dangereuses. Dans ces cas ce ne sont pas seulement les marchandises qui sont menacées, mais encore toute l'aventure. Cette particularité ne peut — pour le paiement du fret — justifier une différence entre ces causes de perte et toute autre cause de perte due à la nature propre de la marchandise. L'alinéa ne parle que du cas où les marchandises ont dû être détruites par suite du danger couru par les autres intérêts. Il y a lieu d'admettre que si les marchandises périssent elles-mêmes par suite de cette nature, c'est l'alinéa *b*) qui trouve application. On ne voit pas pourquoi une différence serait faite pour le paiement du fret selon que les marchandises seraient détruites directement ou indirectement en suite de leur nature.

Alors que selon l'alinéa *b)* le fret est toujours dû en cas de perte de la marchandise en suite de sa nature, il ne serait plus dû dans le cas *c*) que si cette nature n'a pas été déclarée. Le chargeur peut s'affranchir de la débition du fret prévue à l'alinéa *c*) par la déclaration de la nature. Au sein de la Commission, des objections très vives furent élevées contre le fait de donner une portée aussi considérable à la formalité de la déclaration lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses bien connues du fréteur. La Commission n'a pas méconnu le bien-fondé de ces objections et a estimé utile de limiter la notion de marchandises dangereuses par des dispositions d'exécution. Mais l'ordonnance allemande qui se trouve en préparation et qui

a trait à cela, contient aussi les articles projetés et ne les supprimera guère. Les points de vue arrêtés manquent pour la limitation. Il est difficile d'arriver à des dispositions d'exécution internationales.

Malgré cela la majorité de la Commission s'en est tenue à cette portée à attribuer à la déclaration pour les marchandises dangereuses et de façon évidente encore plus pour les marchandises illégales — il est difficile de faire une autre différence entre ces deux catégories sous ce rapport — parce qu'il serait injuste de faire supporter au chargeur la perte du fret en outre de la perte de la marchandise. Si l'on admet que le fréteur accepte de courir le risque de perdre le fret lorsque la déclaration a été faite, pourquoi ne pas l'admettre aussi lorsque le danger d'une marchandise désignée exactement est de notoriété publique ? L'obligation de payer le fret n'est-elle pas également dure pour le chargeur, que son coton ait dû être jeté par-dessus bord, ou qu'il ait été brûlé, ou que son sucre soit fondu ? Si l'on veut limiter le paiement du fret malgré la non-délivrance de la marchandise, au cas où la perte est attribuable de quelque façon que ce soit à l'affréteur, il faut supprimer l'alinéa *b*) et s'en tenir à l'alinéa *a*). Le droit allemand prescrit le paiement du fret lorsque l'affréteur a à répondre de la circonstance qui a conduit à la perte, et cela est le cas en ce qui concerne la nature de sa marchandise.

Conformément à cela l'art. 563 du Code de Commerce édicte que lorsque le chargeur indique inexactement les marchandises ou viole des prescriptions légales et que les marchandises sont confisquées ou qu'elles doivent être jetées par-dessus bord, il doit payer le fret et dédommager le fréteur ou tout autre de tout le préjudice subi. Ce n'est qu'ainsi que la disposition doit être comprise d'après son texte et son ordonnance et d'après le principe général qui

a été mis en évidence. Si le rapport préconise l'adoption d'une autre disposition dans le projet, il faudrait dire clairement et exprimer la même chose en ce qui concerne le paiement du fret pour le cas où nulle faute ne peut être retenue contre le chargeur qui a mis à bord des marchandises illégales ou dangereuses (voir mon ouvrage «Réforme du Droit Maritime», pp. 104, 123-126, § 13).

L'art. 636 dit — ce qui concorde avec les considérations précédentes — que si une partie de la cargaison devient illégale après le commencement du voyage, il faut payer le plein fret sur cette partie, même si la marchandise est débarquée en cours de route. Si l'illégalité de la marchandise survient avant le commencement du voyage, le chargeur ne peut que livrer une marchandise de remplacement ou bien se retirer du contrat moyennant paiement d'un dédit. S'il ne fait ni l'un ni l'autre il doit payer le plein fret et reprendre en tout cas sa marchandise. Il en est autrement toutefois d'après l'art. 634 quand toute la cargaison devient illégale après le commencement du voyage. Alors chaque partie peut se retirer du contrat après un délai d'attente de 3 ou de 5 mois sans dédommagement pour l'autre partie, un fret de distance étant d'ailleurs dû pour le trajet parcouru. Mais cette disposition apparaît comme contradictoire à plus d'un égard et elle justifie difficilement l'allégation du rapport qu'en supprimant le fret de distance, selon le système du Code de Commerce il n'y aurait pas de fret du tout à payer dans ce cas.

L'alinéa *e)* n'est pas à sa place ici. Pareille disposition résultera de la règle qui devra être insérée à une autre place à savoir que le plein fret est dû quand le chargeur retire sa marchandise en cours de voyage. En effet le capitaine ne peut provoquer la vente de la marchandise pour cause d'avarie, que comme représentant du chargeur

et non comme celui du fréteur. Le fret étant également dû quand l'avarie est attribuable à un accident, il est clair qu'il s'agit ici de quelque chose d'autre que dans les alinéas précédents.

Il est recommandé de remplacer les articles 1 et 2 par la disposition suivante, ainsi que le proposait M. le Dr. Behn dans la Commission.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises non délivrées au port de destination, à moins que la non-délivrance ne soit attribuable :

a) **à l'affréteur, au chargeur ou à leurs représentants ;**

b) **à l'état ou à la nature de la marchandise.**

Les art. 3 et 4 approuvés par la Commission se basent sur le projet de Lord Kennedy et sont en contradiction avec l'art. 617 du Code de Commerce et avec la règle fondamentale de l'art. 1. Il y a d'autant moins lieu de faire une exception pour le cas où le fret convenu comporte une somme globale et non une somme calculée d'après des unités de mesure de la marchandise, qu'il n'existe pas d'usage déterminé en cette matière. Si en cas d'affrètement d'un navire entier, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur le fret calculé par tonne et conviennent d'une somme globale moyenne, cela aura-t-il pour conséquence que le plein fret sera dû en cas de perte par accident de la plus grande partie ou de l'entièreté de la cargaison ? ! Cette disposition n'est juste que pour la location du navire à laquelle le projet devrait se rapporter après la suppression par la Commission de l'alinéa 2 de l'Introduction.

La convention que le fret doit être payé « goods lost or not lost » est également en contradiction avec la règle fondamentale. Il ne devrait pas être exigé comme dans le cas où le risque de l'altération de la nature primitive de la marchandise est mis à charge du fréteur. Il n'y a pas

lieu de créer une présomption en faveur de pareille convention qui contredit l'essence même du contrat d'affrêtement, de même qu'il n'y a pas lieu d'en étendre l'effet aux avances de fret, qui ne sont pas rares aujourd'hui. Ce qu'une loi même conciliante édicte n'est pas chose indifférente. Il est plus facile de maintenir l'état de droit existant que de réussir à faire admettre des exceptions à la loi.

Les art. 1 et 2 sont injustes pour le fréteur, les art. 3 et 4 pour l'affréteur. Le Code de Commerce leur rend justice à tous deux.

Il est recommandé de supprimer les art. 3 et 4 ou de formuler une présomption en sens inverse.

Dr Gütschow.

Hambourg, juin 1911.

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

RAPPORT

sur la responsabilité des Propriétaires de navires en cas de Dommages corporels

PAR

M. PAUL DE VALROGER
Docteur en Droit
Avocat du Conseil d'État et à la Cour de Cassation

Jusqu'en 1909, le Comité Maritime International avait réservé la matière de la responsabilité des propriétaires de navires en cas de pertes de vies humaines ou dommages corporels. En 1909, il l'a mise à l'ordre du jour de la conférence de Brême, en vue de provoquer des études préliminaires, et effectivement cette conférence a donné lieu, de la part de différentes associations nationales, à des rapports nombreux (1) et, au cours de la conférence elle-même, à des discussions préparatoires importantes. Mais il n'avait pas été formulé alors de systèmes précis.

(1) V. Bulletin n° 24 du Comité Maritime International, contenant notamment un premier rapport présenté au nom de l'Association française (par M. R. Verneaux).

Enfin, lors de la dernière session de la conférence diplomatique tenue à Bruxelles au mois de septembre 1910, les représentants de diverses puissances émirent formellement l'avis qu'il était nécessaire de régler la question des pertes de vies humaines et dommages corporels. Il est difficile en effet, alors qu'on s'occupe de régler internationalement la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, de laisser de côté une matière dont le caractère humanitaire réclame plus particulièrement l'attention des parlements, et dont l'intérêt s'accroît avec le nombre des passagers transportés et avec la diversité des pavillons sous lesquels ils accomplissent leurs voyages.

La formule suivante a été alors proposée comme répondant aux vues de diverses délégations :

« *Lorsqu'un accident dû à la faute du capitaine, de l'équipage ou de toute autre personne au service du navire, a entraîné mort d'hommes ou blessures corporelles, le propriétaire du navire est, vis-à-vis des victimes ou ayants-cause, tenu, au-delà de la limite de responsabilité prévue à l'article 1er, jusqu'à concurrence de 7 livres sterling par tonne de jauge brute du navire ; si cette somme ne suffit pas à faire face aux indemnités dues aux dites victimes ou ayants-cause, ceux-ci viennent pour le surplus sur la valeur du navire ou, le cas échéant, sur les 8 livres sterling prévues à l'article 1er, dernier alinéa, en concours avec les autres créanciers.*

» *La responsabilité du propriétaire du navire vis-à-vis des personnes au service du navire et le règlement des indemnités qui peuvent leur être dues en pareil cas sont régis par la loi nationale du navire.* »

Enfin, la matière qui nous occupe a été mise à l'ordre du jour de la conférence que le Comité Maritime International doit tenir à Paris en 1911.

C'est dans ces conditions que l'Association française du Droit Maritime a chargé une de ses commissions de lui présenter un rapport.

Ce travail a amené la commission à examiner successivement les points suivants :

I. — *Quels sont les créanciers pour dommages corporels ?*

Il faut considérer : 1° les passagers ; 2° le personnel naviguant au service des navires ; 3° les ouvriers des ports.

A. — En ce qui concerne les passagers, les règles à édicter doivent s'appliquer aux recours à exercer tant contre le navire transporteur que contre un navire tiers.

B. — Pour les équipages, une convention internationale n'a pas en principe à s'occuper d'eux, par le motif que dans presque tous les pays les risques professionnels des équipages sont couverts par des lois, instituant des caisses spéciales, indemnisant les marins — et assimilés — ou leurs héritiers, quel que soit l'auteur du dommage. Il y a donc lieu de les laisser soumis à leur loi nationale en ne leur permettant, pour se faire indemniser, que de s'adresser à leur caisse nationale. Seule, celle-ci pourra être le cas échéant appelée à se prévaloir des dispositions de la Convention internationale. Mais tout ceci n'est rigoureusement exact qu'autant qu'il s'agit de personnel de même nationalité que le navire au service duquel il se trouve. Pour le personnel qui n'est point de la même nationalité que le navire sur lequel il est embarqué, la loi du pavillon ne le protégeant plus, nécessité ne serait-elle pas de lui donner un recours dans le projet de convention ?

C. — Quant aux ouvriers des ports, ils ne traitent pas en général directement avec l'armateur ou le capitaine, mais avec des entrepreneurs divers qui les assurent contre

le risque professionnel. En cas d'accidents c'est donc en général ces entrepreneurs qui auront un recours contre le propriétaire du navire et non point les ouvriers. Il n'y a donc pas lieu de prévoir spécialement leur cas et d'édicter à leur égard une responsabilité particulière.

II. — *Fardeau de la preuve de la responsabilité.*

Vis-à-vis des créanciers pour dommages corporels, la responsabilité doit-elle être présumée comme il en est pour les dommages matériels ou au contraire subordonnée à la démonstration d'une faute par la victime ? A l'unanimité, la Commission a estimé que l'on ne devait pas appliquer aux victimes les règles concernant le transport des marchandises. On ne peut, en effet, assimiler des passagers, des marins ou des ouvriers à de simples colis. La liberté d'action que possède l'individu implique la responsabilité de ses actes ; l'imprudence de la victime sera souvent la cause de l'accident ; elle ne peut dès lors se plaindre à un tiers du dommage qui lui est causé qu'en relevant spécialement la faute de celui-ci. D'ailleurs notre jurisprudence française en matière terrestre fait la même distinction entre le transport des choses et le transport des personnes.

III. — *Ce que doivent comprendre les dommages-intérêts.*

La Commission, à l'unanimité, a pensé également que les dommages-intérêts alloués aux victimes ne doivent comprendre que le dommage direct et immédiat, à l'exclusion du dommage moral et du dommage indirect.

Il importe d'ailleurs de rappeler que sur ces deux derniers points la Commission s'est référée aux solutions admises par l'Association dans sa réunion du 1r juillet 1909.

IV. — *Limite de responsabilité du propriétaire du navire.*

Mais une fois déterminée la nature de la responsabilité du propriétaire du navire vis-à-vis des victimes ou ayants-cause, il ne pouvait être question de considérer cette nouvelle responsabilité comme illimitée. C'eût été contraire aux principes élémentaires consacrés universellement en matière maritime et fondés sur des raisons trop connues et trop évidentes pour que nous ayons à insister sur ce point dans ce rapport.

Quelle sera donc la limite de responsabilité du propriétaire de navires vis-à-vis des créanciers pour dommages corporels ?

Il convient de rappeler que, pour la responsabilité des propriétaires de navires en général, il a été préparé deux avant-projets, A et B, étudiés dans un autre rapport.

D'après l'avant-projet A, le propriétaire de navire est tenu sur le navire, sur le fret et les accessoires du navire et du fret (art. 1r), mais aux termes de l'art. 6, il a la faculté de libérer le navire, le fret et leurs accessoires par le paiement d'une somme de 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire. D'après l'avant-projet B, le propriétaire du navire est responsable jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire et du fret, limitée à 8 livres sterling par tonne de jauge brute du navire.

La proposition formulée à Bruxelles quant aux dommages corporels est destinée à prendre place dans l'un ou l'autre projet. Il s'agit de l'examiner en elle-même.

Elle constitue manifestement une aggravation de responsabilité par rapport aux règles admises par les législations continentales.

Une première question se pose : quelle est la charge qui en résulterait pour l'armement ?

M. Louis Franck, dans une note communiquée aux différentes associations, se fondant sur des statistiques des clubs anglais couvrant ce risque dans la même mesure que celle indiquée au texte proposé, dit qu'il en résulte que la charge annuelle n'atteindrait pas plus de 0 fr. 0015 par tonne (1).

De leur côté, les grandes Compagnies de navigation allemandes consultées sur ce point ont déclaré qu'en ce qui les concernait les recours pour dommages corporels étaient fort rares.

Si on se reporte à ces chiffres et déclarations, il apparaît que le risque est peu important et que dès lors on pourrait imposer à l'armement la responsabilité limitée comme dans le texte proposé.

Toutefois nous estimons qu'on ne saurait considérer ces éléments comme des données certaines tranchant la question in terminis. Ils appellent, en effet, les observations suivantes.

Les clubs dont les calculs ont été reproduits couvrent principalement le risque de cargo-boats, c'est-à-dire de navires ne transportant pas de passagers ou tout au moins très peu. D'autre part, pour fixer son chiffre de 0 fr. 0015, M. Franck suppose la validité de la négligence-clause et son application. Or, suivant qu'on admettra ou non la validité de la negligence-clause, le chiffre représentant le risque peut varier considérablement.

D'ailleurs il serait peut-être bon d'étendre un peu plus qu'il n'a été fait jusqu'ici l'enquête auprès des grandes compagnies de navigation transportant des passagers.

---

(1) La *North of England Association* évalue ce risque, d'après les résultats de 1907, 1908 et 1909, à la somme de 0,375 penny soit fr. 0,0037, l'*United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association* à 0,146 penny, soit fr. 0,0014.

Enfin, pour évaluer ce risque, il y a lieu de faire porter ces investigations sur une longue période. A la différence des dommages matériels, pour les dommages corporels, un sinistre majeur se produit rarement, à raison de la diligence apportée à sauver les vies humaines. Il faut donc se garder de faire les évaluations sur une courte période dans laquelle on ne rencontrerait que des accidents individuels.

Ce n'est que sous réserve de ces observations et des nouvelles évaluations à faire que nous admettrons la responsabilité additionnelle de l'armateur relativement aux dommages corporels sur la base de 7 livres sterling par tonne.

V. — *Rapport des créanciers pour dommages corporels avec les autres créanciers du navire.*

Si nous nous reportons au texte proposé par le Comité Maritime International, nous y voyons que les créances corporelles ont pour gage deux éléments : 1° le navire ou sa valeur, ou la somme de 8 livres sterling par tonne qui y est substituée ; 2° la somme de 7 livres par tonne. Le premier de ces éléments n'est pas affecté uniquement aux créances pour dommages corporels, mais aussi aux créances pour dommages matériels, à la différence du second élément (7 livres par tonne) qui est seulement affecté aux créanciers pour dommages corporels.

Il importe d'examiner comment, sur le premier élément, le navire, sa valeur, ou 8 livres par tonne, on règlera les rapports des deux sortes de créanciers.

Trois systèmes peuvent être proposés : 1° Les créanciers pour dommages corporels devront d'abord venir en concours avec les créanciers pour dommages matériels sur la valeur du navire ou les 8 livres par tonne ; ce n'est que

s'ils ne peuvent se faire désintéresser sur cet élément qu'ils pourront prétendre à la responsabilité supplémentaire de 7 livres par tonne.

2° Les créanciers pour dommages corporels auront le choix ou de se faire indemniser d'abord sur le premier élément en concours avec les autres créanciers, ou de mettre en jeu *de plano* la responsabilité supplémentaire de l'armateur.

3° Les créanciers pour dommages corporels devront d'abord se faire indemniser sur la somme de 7 livres par tonne ; ce n'est que par suite de l'insuffisance de cette dernière qu'ils pourront venir en concours avec les créanciers pour dommages matériels sur les 8 livres par tonne ou la valeur du navire. C'est le système consacré dans le projet énoncé plus haut.

Malgré les arguments présentés par un des membres de la Commission en faveur du premier système, la majorité a considéré comme devant être proposé à l'Association le troisième système. Elle s'est fondée en cela sur deux motifs : 1° les deux premiers systèmes ont le grave inconvénient de venir restreindre arbitrairement le gage des créanciers pour dommages matériels, alors que le gage affecté spécialement aux créances corporelles n'a pas éte touché ; or, le but de la proposition pour les dommages corporels n'est pas de venir restreindre la part des créanciers pour dommages matériels, mais bien d'établir une responsabilité spéciale de l'armateur pour les dommages corporels ; avec les deux premiers systèmes et surtout par le premier, on arrive à faire supporter aux créanciers pour dommages matériels une partie des indemnités dues pour dommages corporels ; 2° le troisième système est celui qui est admis dans la pratique de la législation anglaise. La responsabilité de 7 livres par tonne pour les dommages corporels découlant de cette législation, il est logique

d'admettre également le troisième système qu'elle consacre et de se rallier ainsi à la solution contenue dans le texte proposé à Bruxelles.

Les trois systèmes que nous venons d'exposer admettent les créanciers pour dommages corporels à produire éventuellement sur le gage affecté également aux créances pour dommages matériels. Certains membres de l'Association française ont fait valoir qu'il pouvait y avoir là une cause de complication et de retard dans le règlement des indemnités pour dommages matériels ; si, en effet, il est facile d'évaluer, à raison des assurances qui les couvrent presque toujours, les créances pour dommages matériels et si par suite le plus souvent le règlement des sinistres concernant les marchandises se fait amiablement et rapidement, il n'en est pas de même quand il s'agit d'évaluer les vies humaines et le dommage découlant des blessures corporelles ; une instance judiciaire sera en général nécessaire ; peut-on admettre dès lors que par suite du recours éventuel des créanciers pour dommages corporels sur le gage des 8 livres, on paralyse et on retarde considérablement le règlement des dommages matériels, empêchant même les transactions concernant ces dommages?

On a donc proposé de ne reconnaître aux créanciers pour dommages corporels action que sur le gage de 7 livres, en faisant valoir que les créanciers pour dommages corporels ne sauraient se plaindre puisqu'on leur permettait de se faire payer les 7 livres par tonne non seulement sur le navire et le fret, mais jusque sur la fortune terrestre de l'armateur.

L'objection invoquée par les partisans de ce système est, on ne peut le nier, sérieuse. Mais elle ne doit pas, pensons-nous, arrêter, étant donné le domaine d'application du projet de convention internationale.

Tout d'abord, il se peut que par suite, soit du mauvais

état des affaires de l'armateur, soit de toute autre circonstance, le créancier pour dommage corporel n'ait en fait pour gage que le navire et le fret.

Mais en outre on ne doit pas oublier que le projet de Convention Internationale ne concerne pas seulement la France, mais concerne des pays qui n'admettent pas comme nous la faculté d'abandon. Si on peut dire qu'en France la nouvelle législation serait un avantage pour les créanciers pour dommages corporels, qui n'ont plus à craindre, avec le gage de 7 livres dont l'armateur est tenu personnellement, les effets de la faculté d'abandon, il n'en est plus de même en ce qui concerne l'Angleterre par exemple. Dans ce pays, d'après la législation actuelle, les créanciers pour dommages corporels ont action sur le gage de 7 livres et accessoirement en concours avec les autres créanciers, sur celui de 8 livres, soit au total 15 livres dont le propriétaire de navire est tenu personnellement. Si on supprime le gage de 8 livres pour les dommages corporels, il est évident qu'on aggrave la situation des créanciers pour dommages corporels en Angleterre, puisqu'on ne leur laisse qu'un gage sur deux.

Pour toutes ces raisons nous pensons que l'on doit s'en tenir au système admettant les créanciers pour dommages corporels d'abord à produire sur le gage de 7 livres et accessoirement sur celui de 8 livres.

Ce système a été depuis longtemps appliqué en Angleterre : il a l'avantage de l'expérience acquise. Les inconvénients, signalés plus haut au sujet du retard dans le règlement des dommages matériels, ne paraissent pas s'être fait sentir, dans ce pays, d'une manière importante. A cet égard il serait utile de connaître les procédés employés en Angleterre pour éviter le retard dans le paiement des créanciers pour dommages matériels, lorsqu'il y

a d'autre part des réclamations pour blessures ou perte de vies humaines.

VI. — *Rapports des créanciers pour dommages corporels entre eux.*

Après avoir réglé les rapports des créanciers pour dommages corporels et des créanciers pour dommages matériels, la Commission a eu à se préoccuper de régler les rapports des créanciers pour dommages corporels entre eux. A cet égard le texte élaboré à Bruxelles présente une lacune qu'il convient de combler. Devait-on décider que ces créanciers, sur le gage qui leur est affecté, seraient payés au marc le franc comme les créanciers pour dommages matériels ? Admettre ce système d'une façon absolue conduirait parfois à manquer le but humanitaire que l'on poursuit, celui qui aurait obtenu une grosse indemnité venant à absorber presque complètement le gage au point de ne laisser aux autres que des sommes dérisoires : or, en matière de dommages corporels, l'indemnité est proportionnée à la valeur du travail et de l'activité de la victime, pour tout dire à ses gains financiers ; dès lors, celui qui obtiendra une grosse indemnité ne sera pas souvent celui auquel une indemnité sera le plus indispensable. Il faut éviter que les héritiers d'un financier puissant absorbent par leurs réclamations la presque totalité du gage au détriment de pauvres émigrants pour lesquels des indemnités même très modiques représentent un bien plus grand secours.

Il est donc juste, si on veut se conformer à l'esprit de la législation régissant les indemnités pour dommages corporels, de limiter en cas de concours entre plusieurs créanciers la somme qui pourra être réclamée par l'un d'eux, par exemple à 50.000 francs.

Tel est le principe d'équité formulé par l'Association Française de Droit Maritime, mais l'application en est assez complexe.

Tout d'abord, il a paru à l'Association Française que sous peine de se heurter à des complications extrêmes avec le réglement des dommages matériels, on devait viser exclusivement ici le gage de 7 livres affecté aux créances pour morts ou blessures.

Ce premier point étant acquis, pour l'application même du principe le système le plus simple a paru consister dans la réduction à 50,000 frs. de toutes les créances dépassant cette somme : tout créancier pour dommage corporel ne pourra donc faire de production dans la contribution que pour ce chiffre ; une distribution aura lieu alors entre petits et gros créanciers dont les créances auront été ainsi réduites provisoirement. Dans cette première distribution il est à présumer que, par suite de la réduction des grosses créances, les petits créanciers recevront des sommes approchant tout au moins le montant intégral de l'indemnité à eux due. Si, après cette distribution, les petits créanciers ayant été payés complètement, il reste des sommes disponibles sur le gage, il y aura lieu alors à une seconde distribution pour laquelle on ne fera plus aucune différence entre les grosses et les petites créances non complètement payées : chaque créancier pour dommage corporel dont la créance dépasse 50,000 francs reprendra le droit de produire pour la totalité de sa créance, déduction faite, bien entendu, des sommes qu'il aura reçues dans la première distribution.

Le texte suivant a paru exprimer la pensée de l'Association :

« *En cas d'insuffisance du gage spécialement affecté aux créanciers pour dommages corporels (7 £ par tonneau de jauge brute), les créances supérieures à 50,000 francs seront*

reduites à ce chiffre, et il sera procédé à une première distribution d'après le montant des créances ainsi réduites. Une seconde distribution aura lieu ensuite sur l'excédent global disponible entre les créanciers non complètement désintéressés. »

On ne doit pas se dissimuler que, suivant ce système, quand il ne pourra y avoir lieu à une seconde distribution du gage et que les petits créanciers seront très nombreux, la somme revenant au gros créancier sera fort diminuée par suite de la réduction de sa créance même à 50,000 frs.

Supposons que le gage de 7 livres soit de 50,000 frs les productions sont :

1 créancier A — indemnité de 300,000 frs.

10 créanciers B — indemnité de 20,000 frs chacun, soit un total de 200,000 frs.

40 créanciers C — indemnité de 10,000 frs chacun, soit un total de 400,000 frs.

Les indemnités réclamées se montent donc au chiffre de 900,000 fr. et le gage de 7 livres n'est que de 300,000 fr. Il y a donc insuffisance des deux tiers. On réduit alors de 300,000 fr. à 50,000 fr. la créance du gros créancier A ce qui fait un chiffre de productions totales de 650,000 au lieu de 900,000 fr. C'est en prenant pour base ce chiffre de 650,000 fr. que l'on répartira par distribution sur contribution le gage de 300,000 fr. Or, on trouve que les créanciers B. toucheront ainsi environ 9,150 fr. au lieu de 20,000 fr. et les créanciers C 4,660 fr. environ au lieu de 10,000 fr. Quant au gros créancier A il ne touchera ainsi que 21,600 fr. environ au lieu de 300,000 fr. auquel il lui avait été reconnu droit et au lieu de 100,000 fr. qu'il aurait reçus si on avait appliqué purement et simplement les règles ordinaires de procédure de contribution sans faire subir de réduction à sa créance. On peut se demander si en voulant favoriser les droits des petits créanciers, on ne

lèse pas l'équité à l'égard du gros créancier en réduisant par trop le chiffre de l'indemnité qu'il reçoit.

Aussi, au lieu de réduire la créance elle-même avant l'ouverture de la contribution, pourrait-on admettre tous les créanciers à produire dans la contribution pour le chiffre intégral des indemnités allouées et réduire seulement les dividendes qui, après calcul dans la contribution dépasseraient 50,000 fr.; on répartirait ensuite entre les petits créanciers au prorata de leurs créances l'excédent de tout dividende dépassant 50,000 fr. Lorsque les petits créanciers auraient été désintéressés complètement, les sommes disponibles seraient à nouveau réparties entre les gros créanciers dont les dividendes auraient été réduits. En prenant les chiffres de l'hypothèse précédente, on trouve que les petits créanciers B et C reçoivent environ 700 ou 600 fr. de moins, mais le gros créancier reçoit au lieu de 21,600 fr. la somme de 50,000 fr. qui est peut-être plus équitablement en proportion avec le chiffre de l'indemnité reconnue, 300,000 fr.

VII. — *Des clauses d'exonération.*

La Commission a eu à se demander si en présence de la limite de responsabilité des propriétaires de navire à l'égard des créanciers pour dommages corporels, il y avait lieu de maintenir la validité de la clause de négligence exonérant de toute responsabilité le propriétaire de navire pour dommages corporels provenant des fautes du capitaine ou de l'équipage, ou, au contraire, d'en prononcer la nullité d'ordre public. Si l'on maintient la validité de cette clause, il est bien à craindre que les dispositions relatives à la réparation des dommages corporels deviennent sans objet dans la plupart des cas, une telle stipulation étant presque de style sur les billets de passage

et les passagers étant au moment de leur embarquement dans l'impossibilité de la discuter. Il en résulterait que les dispositions légales en question ne produiraient leurs effets qu'en cas d'abordage, et entre le propriétaire du navire abordeur et les passagers du navire abordé

A raison des considérations humanitaires qui dominent en cette matière, il a paru à la majorité de l'Association qu'il serait logique de réputer nulle, par nullité d'ordre public, toute clause tendant à écarter la responsabilité déterminée par la disposition nouvelle.

Il convient d'ajouter que si, néanmoins, on admettait la validité d'une telle clause, il serait utile d'insérer dans le projet de convention internationale la disposition suivante : « *L'armateur ou le propriétaire du navire pourra toujours s'exonérer des fautes du capitaine, de l'équipage ou de toute autre personne au service du navire. — En cas d'abordage par faute commune, la responsabilité ne sera jamais solidaire.* » Si, en effet, au cas d'abordage par faute commune, les deux capitaines sont déclarés responsables solidairement, la clause d'exonération de responsabilité stipulée sur le billet de passage par le propriétaire du navire devient absolument illusoire, puisque malgré celle-ci le passager pourra demander la totalité de l'indemnité au capitaine du navire abordeur qui ayant payé plus qu'il ne devait, pourra se retourner ensuite contre le capitaine ou l'armateur du navire transporteur : or, ce dernier ne pourra opposer à cette action récursoire la clause d'exonération acceptée par le passager. Si donc on maintient la validité de la clause d'exonération, il est indispensable, pour être logique, de déclarer qu'en cas d'abordage par faute commune, il ne saurait y avoir de responsabilité solidaire.

VIII. — *De la faute personnelle de l'armateur.*

Après avoir ainsi étudié quelle pouvait être la limite de responsabilité de l'armateur pour les dommages corporels provenant de la faute du capitaine ou de l'équipage, l'Association s'est préoccupée de la faute personnelle de l'armateur qui ne peut donner lieu à aucune limite ni à aucune exonération de responsabilité. A raison de la complexité de construction des bâtiments de mer modernes, il était nécessaire de déterminer la notion de faute personnelle de l'armateur. A cet égard des observations très justes ont été présentées par M. Autran en 1909 à la Conférence de Brême : « Pour la faute personnelle, disait-il, il faut avoir des principes en rapport avec les transformations nouvelles et le développement qu'a pris le commerce de la navigation.... Pour ce qui a trait au vice propre, il est indiscutable qu'on ne peut comparer la structure de nos bateaux modernes avec les anciens bâtiments ; la vigilance la plus scrupuleuse n'est pas à l'abri d'un oubli, d'une erreur, en présence de la complexité des organes des vapeurs du dernier modèle. » Mais aucune disposition sur ce point n'ayant été insérée dans les avant-projets de convention en ce qui concerne les dommages matériels, l'Association estime qu'aucun texte ne peut être proposé en ce sens pour les dommages corporels.

PAUL DE VALROGER.

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME

Limitation de la responsabilité des Propriétaires de navires en matière de perte de vies humaines et d'accidents corporels.

Le Comité Maritime International en examinant la question de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, a volontairement restreint ses études aux dommages d'ordre matériel. Il semblait en effet qu'il était vain d'essayer d'arriver à une entente sur un sujet plus étendu et plus complexe touchant aux intérêts multiples qui partout s'attachent à la protection de la vie humaine si, dans le domaine des intérêts purement pécuniaires, une entente ne pouvait être réalisée.

Mais depuis lors, les idées ont progressé. L'accord sur les bases d'une législation uniforme en matière de dommage matériel s'est fait dans les réunions du Comité Maritime International et paraît tout à fait prochain dans les délibérations de la Conférence diplomatique. Il apparaît dès lors comme possible de compléter l'œuvre et peut-être de régler à la fois la question des dommages matériels et la question de pertes de vies humains et de lésions corporelles.

Dans les notes préparées en vue de la conférence diplomatique de 1910, plusieurs Gouvernements s'étaient prononcés en ce sens. Le fait que le désir de voir solutionner ces problèmes était exprimé à la fois par le Gouvernement britannique, par le Gouvernement allemand, par le Gouvernement français et par le Gouvernement espagnol, et que dans la discussion cette manière de voir fut appuyée par les représentants de l'Italie et de l'Autriche-Hongrie, eût suffi pour vaincre les dernières hésitations.

En même temps, l'examen du problème avait été repris par le Secrétariat général, en se préoccupant avant tout des conséquences économiques qui pouvaient entraîner la généralisation de l'un ou de l'autre des systèmes actuellement en vigueur. Il s'agissait en premier lieu de savoir s'il est exact que la limite additionnelle de £ 7, telle qu'elle existe en Angleterre, représente une charge considérable pour les armements. A première vue et en théorie, il semblait que la réponse devait être affirmative. Mais un examen plus détaillé, une étude circonstanciée des chiffres a permis de constater que ce risque de responsabilité se traduisait par des charges de beaucoup inférieures à l'opinion générale. Celle-ci s'était évidemment formée d'après des cas individuels et d'après l'estimation des risques résultant dans certains cas d'assurances spéciales ; mais dans ces dernières années, la généralisation de l'assurance-accidents en Angleterre et son extension aux marins d'une part, et d'autre part le fait que la plupart des risques de responsabilité-vie sont actuellement couverts par les mutualités d'armement, ont permis de recueillir un grand nombre de données statistiques inconnues jusque là. Des compagnies importantes de navigation ont, de leur côté, fait des recherches complémentaires. Ces études ont été poursuivies dans les pays les plus divers et le résultat a été qu'en réalité, le risque des recours de

responsabilité représente une charge peu considérable; même sous le régime de la loi anglaise actuelle, des expériences portant sur des millions de tonnes permettent d'affirmer que ce risque représente quelques centimes par tonne et par an.

Dans ces circonstances, l'Association Belge pour l'Unification du droit maritime est d'avis que si une entente internationale peut être conclue sur la base d'une responsabilité additionnelle de £ 7 par tonne en faveur des réclamateurs du chef de perte de vies humaines ou de lésions corporelles, il y a lieu de se rallier à cette réforme. Son caractère humanitaire et généreux ne manquera pas de disposer favorablement l'opinion pour le mouvement en faveur de l'unification du droit maritime.

Mais l'Association Belge estime qu'il faut en cette matière comme en d'autres s'en tenir strictement à la question soumise à la Conférence. Il s'agit de la limitation de la responsabilité ; il ne s'agit pas au contraire d'examiner le fondement ou la base de cette responsabilité elle-même. Nous n'avons donc pas à examiner s'il convient que pour les dommages corporels la responsabilité du transporteur soit d'ordre public. La question des clauses d'exonération est absolument étrangère à la matière soumise à notre examen ; on touche là à la liberté du contrat. Le problème est certainement digne d'intérêt. Mais ce serait compliquer inutilement le débat que de vouloir lui donner une solution fragmentaire qui, loin de servir l'ensemble de notre œuvre, ne manquerait pas de lui nuire : on romprait avec la méthode prudente et circonstanciée toujours suivie jusqu'ores et cela sans aucune chance de succès pratique.

GRANDE BRETAGNE

CHAMBER OF SHIPPING OF THE UNITED KINGDOM

Londres, le 2 août 1911.

MM. les Secrétaires généraux du Comité Maritime International, Anvers.

MESSIEURS,

Répondant à votre lettre-circulaire du 20 juin, j'ai eu l'occasion de consulter le Président de cette Chambre et il m'a autorisé de vous exprimer notre accord sur le principe que la responsabilité des propriétaires de navires du chef de lésions corporels doit être fixée à une somme fixe à calculer à raison de £ 7 par tonne, indépendamment de toute responsabilité à raison de dommage matériels.

Je dois toutefois insister pour que le mode de constater le tonnage sur lequel cette limite de £ 7 est à calculer, soit celui actuellement en vigueur dans notre pays, en vertu des Merchant Shipping Acts, pour constater la limite de la responsabilité des propriétaires de navires.

Votre dévoué

NORB. M. FARMAN

Secrétaire.

HONGRIE

SOCIÉTÉ HONGROISE DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL

RAPPORT

sur le projet de loi de la Commission de Londres des 27-28 février 1911 sur le Fret

PAR

M. le Dr. ANTONIO VIO, Sr,

Avocat

TITRE PRÉLIMINAIRE.

Ce titre commence par déclarer que le projet en question sera applicable aux transports de marchandises au moyen de navires de mer. Il faut en conclure que ce point s'appliquera tant aux transports qui s'achèvent dans un port de mer qu'à ceux qui s'achèvent dans un endroit situé sur un fleuve ou toute autre eau territoriale, pourvu qu'ils soient effectués par un navire de mer. Maintenant, est-ce que cette loi s'appliquera néanmoins aux transports combinés, où la dernière partie du transport sera effectuée par un navire ou un vapeur fluvial ? Il devrait en être ainsi, mais dans ce cas, cela devrait aussi être exprimé dans la loi même.

Première Partie

Art. 1. — La société hongroise dans ses rapports précédents s'était prononcée en faveur du fret d'équité. Le projet à l'examen au contraire adopte dans l'article 1er le principe qu'aucun fret ne sera dû si la marchandise n'arrive pas à destination avec le navire sur lequel elle a été chargée ou tout au moins par les soins de son armateur ou de son capitaine. Vu que la Commission de Londres a affirmé à nouveau le principe anglais selon lequel aucun fret n'est dû si la marchandise n'arrive pas à destination et vu que le but final du Comité Maritime International est d'arriver à une entente qui serve de règle commune à tous les pays maritimes, je propose que la Société hongroise, se ralliant au vote de la majorité, accepte le principe proposé par la Commission de Londres.

Je remarque pourtant que le projet de Lord Justice Kennedy, annexé au projet de la Commission de Londres, dit en son art. 2 « le fret n'est dû que pour les choses qui sont délivrées par le transporteur au lieu de destination ».

De même le projet à l'examen, dans le titre préliminaire, dit « le fret signifie la rémunération du transport maritime pour le transport et la délivraison à une destination convenue etc.... » Aussi l'art. 1 devrait-il porter : « Aucun fret n'est dû pour les marchandises qui ne sont pas *délivrées* au port de destination ».

Si cette rédaction vient à être adoptée, une des conséquences possibles en sera que par exemple, si la marchandise, après être arrivée au port de destination, est accidentellement détruite par le feu avant d'être déchargée, le fréteur n'aura pas droit au fret.

Art. 2. — Cet article s'occupe des cas dans lesquels le fret devra être payé, bien que la marchandise n'ait pas été délivrée au lieu de destination.

Le paragraphe a) est à approuver, mais le b) « lorsque les marchandises ont péri à raison de leur mauvais état au temps du chargement ou à raison de leur nature, à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident » serait à compléter par l'ajoute « *et dont le transporteur ou ses préposés ou agents n'avaient pas connaissance, ni reçu avis* ».

Le *e*) prévoit le cas où les marchandises sont vendues par le capitaine pendant le voyage et établit que le fret est dû « lorsque les marchandises sont nécessairement vendues en cours de voyage à raison de leur état d'avarie, que cet état provienne de leur nature ou vice propre ou d'une fortune de mer, à condition que les marchandises aient été à ce moment dans un état qui leur permît d'atteindre le port de destination *in specie*. » Il me semble que, sur ce point, je dois faire la remarque suivante : la preuve de la condition prévue à cet article sera très difficile et donnera en conséquence lieu à d'innombrables contestations. Et en vérité quel sera l'expert qui pourra dans chaque cas dire en toute certitude que telle ou telle marchandise avariée pourra arriver *in specie* au port de destination ? D'autant plus qu'il n'est pas toujours possible de préciser la durée du voyage à accomplir. Et puis à quoi sert que la marchandise arrive au port de destination *in specie* si elle est tellement avariée qu'elle a perdu toute valeur ?

Pour ce motif le projet Kennedy me paraît plus en harmonie avec le principe fondamental quand il dit : « aucun fret n'est dû pour les marchandises perdues ou avariées par suite d'avarie survenant en cours de voyage comme p. ex. 1° lorsque le sucre en nattes, chargé comme sucre, est submergé et fondu (washed away) ou 2° lorsque les marchandises arrivent à leur destination mais sont, par suite de dommage en cours de route, tellement détè-

riorées ou altérées quant à leur nature, qu'elles n'ont plus de valeur marchande en tant que marchandises de l'espèce embarquée, comme p. ex. des dattes saturées d'eau pendant le voyage, ou de matières d'égoût au point d'être impropres à la consommation, ou un fil de fer de clôture si avarié qu'il n'a plus aucune valeur si ce n'est comme vieux fer (scrap iron). » Cet article passe sous silence le cas où la marchandise est vendue par le capitaine pendant le voyage pour les besoins du navire. En admettant que le capitaine puisse ou doive avoir ce droit, le fret devrait être payé comme il est proposé dans ce projet Kennedy, puisque le propriétaire de la marchandise a droit au remboursement de la marchandise vendue. Mais en omettant d'en parler veut-on peut-être enlever au capitaine le droit de vendre pour les besoins de son navire les marchandises transportées ? En outre il n'y est pas fait mention du fret pour les marchandises dont la bonification en avarie commune est refusée à l'intéressé.

Du moment que l'intéressé obtient la contre-valeur de la marchandise transportée, il est juste qu'il paie le fret du transport. D'aucuns soutiennent qu'il ne peut être question de cela ici, ce point rentrant dans la matière de l'avarie commune mais, une fois accepté le principe qu'aucun fret n'est dû si la marchandise n'est pas délivrée à destination il est logique que, énumérant les exceptions à cette règle, il soit pourtant fait allusion au fret concernant les marchandises sacrifiées en avarie commune, parce qu'autrement on devra logiquement en conclure que ce cas est exclu. Le projet Kennedy fait spécialement mention du transport des animaux et dit : « Aucun fret n'est dû pour les animaux mourant pendant le voyage. »

Ceci pourrait induire à croire que le transporteur perdra son fret en pareil cas, même si les conditions de l'art. 1

litt. *b* (c.-à.-d. la perte par vice propre ou par suite du mauvais état à l'époque de l'embarquement sont réunies). Comme ceci ne peut être accepté comme juste et raisonnable la Commission de Londres fait tout aussi bien à mon avis de n'établir aucune disposition spéciale pour le transport d'animaux, mais de maintenir également pour ceux-ci la règle générale.

Art. 4. — Cet article dit :

« Le fret payé d'avance ne peut être recouvré quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage, à condition que le navire ait commencé le voyage (has sailed on the voyage).

Il va de soi, si les marchandises sont perdues pendant le voyage, que le voyage devait être commencé ; pour ce motif il y a lieu de supprimer les mots « pendant le voyage » ou les mots « à condition que le navire ait commencé le voyage ».

Seconde Partie

Art. 7. — Selon la teneur de cet article l'affréteur est autorisé à charger et le fréteur à recevoir et transporter une espèce de marchandises différente de celle convenue, pourvu qu'il n'en résulte nul préjudice aux droits et obligations de l'armateur. Vu que par cela il est accordé un droit très étendu à l'affréteur il y aurait lieu, afin de prémunir le fréteur ou l'armateur contre des dommages possibles, d'ajouter au dernier membre de phrase, le mot « risques », ce qui donne : « à la condition qu'il n'en résulte nul préjudice aux droits, obligations et *risques* de l'armateur ».

Art. 8 et 9. — D'après ces articles l'affréteur ou le chargeur est autorisé à résilier le contrat d'affrètement et à retirer la marchandise aussi bien avant qu'après le

commencement du voyage. S'il le fait avant le commencement du voyage il doit payer la moitié du fret convenu (plus les frais du déchargement et de rechargement etc.) ; si c'est après, il doit le fret entier. Il y a pourtant des cas oú il devra payer le fret entier encore que le voyage ne soit pas commencé. Le projet à l'examen, au contraire, au lieu de s'exprimer ainsi, dit : « Le voyage a commencé aux termes du présent article :

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

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

Pourquoi créer cette fiction d'un voyage commencé, quand en réalité il n'y a pas encore de commencement? N'est-il pas plus simple et plus logique de mentionner les deux cas cités comme exceptions, dans lesquels on devra payer le fret entier, bien que le voyage ne soit pas encore commencé?

Art. 10. — Cet article parle des cas dans lesquels l'armateur pourra considérer le contrat d'affrètement comme résilié bien que l'affréteur ne l'ait pas déclaré expressément. Le premier cas est celui où aucune marchandise n'a été présentée à l'embarquement endéans les jours de starie stipulés.

Cette disposition suggère spontanément la question : et si l'affréteur ou le chargeur a déclaré vouloir charger la marchandise endéans le temps stipulé pour les surestaries, l'armateur sera-t-il encore obligé de l'accepter ou bien pourra-t-il s'en tenir à la résiliation tacite du contrat d'affrètement et prétendre au paiement du demi-fret? Le second cas est celui où aucune partie importante (substantial) des marchandises n'a été chargée endéans les jours stipulés (y compris les jours de surestarie). Mais quand pourra-t-on dire qu'une partie de marchandises est impor-

tante ou substantielle, ou non? Ces deux questions auraient besoin d'être éclaircies : L'art. 15 parle de la rupture du contrat et établit que le contrat est résilié, outre le cas de perte du navire, également dans le cas de perte avant ou après le chargement, de la marchandise *spécifiée* qui a été chargée ou devait l'être.

Il en résulte que lorsque l'objet du contrat d'affrètement ne sera pas des marchandises spécifiées, mais seulement des marchandises dont l'espèce aura été indiquée, le contrat d'affrètement ne sera pas résilié par la perte d'une partie de marchandise d'une espèce donnée, mais l'affréteur sera obligé, si l'armateur l'exige, de fournir une autre marchandise de la même espèce ou d'une autre, ou bien de payer, selon le cas, le demi-fret ou le fret entier.

Art. 20. — Cet article dispose que lorsque les marchandises sont transportées sous l'empire d'un connaissement direct (through bill of lading), chaque transporteur sera responsable seulement de la perte ou du dommage soufferts par les marchandises pendant le temps qu'elles se trouvent sous sa garde. Il ajoute cependant que le destinataire sera en droit d'assigner également le dernier transporteur ou le transporteur intermédiaire.

Ce droit d'assigner le dernier transporteur inclut-il sa responsabilité même lorsqu'il peut prouver que le dommage n'est pas survenu pendant que la marchandise se trouvait sous sa garde? Ou bien cela veut-il dire que le destinataire pourra assigner et le dernier transporteur et les transporteurs intermédiaires et que tous ceux qui ne pourront pas prouver que la perte ou le dommage ne sont pas survenus pendant que la marchandise se trouvait sous leur garde seront solidairement condamnés à l'indemnisation du dommage ?

Si tel est le sens de l'article mentionné, cela aurait dû être exprimé plus clairement et en tout cas, au lieu de « le

transporteur intermédiaire » il eût fallu dire « les transporteurs intermédiaires ».

Sixième Partie

Art. 26. — Le texte commence de la façon suivante : « En cas d'affrètement à temps le loyer du navire doit être payé à partir du lendemain du jour où le capitaine a donné avis qu'il était prêt à prendre la cargaison ».

Il y a lieu de se demander si le jour suivant l'avis commencera à la première heure peu importe que l'avis ait été donné dans la matinée ou dans les heures du soir du jour précédent, ou bien s'il commencera à la même heure que celle pendant laquelle l'avis aura été donné le jour précédent.

ASSOCIATION HONGROISE
DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL

RAPPORT

sur la Responsabilité en cas d'accidents de personnes

PAR

M. le Dr ANTONIO VIO, Sr, *avocat*

PREMIÈRE PARTIE

Droit Comparé

I. — *Conditions de la responsabilité.*

1. La responsabilité en cas de lésions corporelles ou de mort d'homme provoquées par la faute du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage d'un navire est régie par le Code civil autrichien de 1911 devant le tribunal royal de Fiume, la seule juridiction compétente en matière maritime pour la ville de Fiume et la côte hongro-croate.

Le principe fondamental se trouve dans les art. 1293 et 1294 :

Art. 1293. « Il faut entendre par dommage tout préjudice infligé à autrui dans ses biens, ses droits ou sa personne. Il y a lieu d'en distinguer la perte des bénéfices que l'on est en droit d'espérer selon le cours normal des choses. »

Art. 1294. « Le dommage est causé soit par le fait ou la négligence d'autrui ou bien par cas fortuit. Le dommage illégal peut être causé volontairement ou

involontairement. Le dommage volontaire est provoqué soit dans une intention méchante, quand il est le résultat d'une volonté consciente, soit par une faute, quand il est le résultat d'une ignorance coupable ou d'un manque de soins ou d'attention convenables. Dans les deux cas il y a faute. »

2. Les art. 1295, 1296 et 1297 de la loi précitée répondent à cette question :

Art. 1295. « Toute personne peut exiger de l'auteur d'un dommage la réparation du préjudice qui lui a été causé par une faute. Le dommage peut avoir été causé par la violation d'une obligation contractuelle et personnelle ou bien en dehors de tout contrat. »

Art. 1296. « En cas de doute le dommage est présumé avoir été causé sans la faute d'autrui. »

Art. 1297. « Mais il y a aussi présomption que toute personne douée de discernement est capable d'un degré de soins et d'attention tel que le permettent des facultés ordinaires. Celui qui n'applique pas ce degré de soins et d'attention dans des actions d'où résulte une diminution des droits d'autrui, se rend coupable d'une faute. »

Responsabilité à raison de la faute d'autrui :

Art. 1313. « En règle générale nul n'est responsable d'actions illégales qui lui sont étrangères s'il n'y a pas pris part. Même dans les cas où les lois en disposent autrement, le recours contre l'auteur du dommage lui reste réservé. »

Art. 1314. « Quiconque engage sans certificat une personne à son service ou conserve sciemment dans son service une personne dangereuse par son état physique ou mental, ou donne asile à un délinquant connu, est responsable vis-à-vis du maître de la maison ou des co-occupants du dommage causé par le caractère dangereux de ces personnes. »

Art. 1315. « Est également responsable toute personne qui sciemment emploie pareilles personnes dangereuses ou prépose à un travail un incapable, à raison du dommage qui aurait été causé par suite de cela à des tiers. »

Art. 1316. « Les aubergistes, les bateliers et voituriers répondent du dommage causé par leurs propres préposés ou par ceux employés par eux, aux effets des voyageurs dans leur maison ou leur bateau, ainsi qu'aux objets transportés (art. 970) ».

3. — L'art. 1298 répond comme suite à cette question :

Art. 1298. « Celui qui allègue qu'il a été empêché sans aucune faute de sa part d'exécuter ses obligations contractuelles ou légales a le fardeau de la preuve ».

4 et 5. — Il doit être répondu à ces questions d'après les principes généraux ci-dessus en tenant compte spécialement des art. 1299 et 1300 qui disent :

Art. 1299. « Celui qui se reconnaît publiquement comme adonné à une profession, un art ou une industrie, ou celui qui sans nécessité entreprend librement une affaire dont l'exécution exige des connaissances techniques particulières ou des soins extraordinaires, donne par le fait même à connaître qu'il se reconnaît la diligence nécessaire et les connaissances nécessaires et extraordinaires ; il doit en conséquence répondre des manquements à cet égard. Mais est également en faute celui qui, en confiant une affaire à une telle personne, a connu son inexpérience ou a pu la connaître par une attention ordinaire ».

Art. 1300. « Un expert est responsable également dans le cas où par suite d'une faute, il donne moyennant rémunération, un conseil préjudiciable, dans des affaires qui sont de la compétence de son art ou de sa science.

En dehors de ce cas celui qui donne un conseil n'est responsable que du dommage qu'il cause sciemment à autrui en donnant le conseil ».

6. — La réponse à cette question se trouve contenue au n° 3 ci-dessus. — Pour apprécier le cas fortuit ou la force majeure, il faut également tenir compte des dispositions suivantes :

Art. 1311. « Le cas fortuit pur et simple reste uniquement à charge de celui dont il atteint les biens ou la personne. Mais si quelqu'un a provoqué le cas fortuit par une faute, s'il a violé une disposition légale qui a pour but d'empêcher des dommages par cas fortuit, ou s'il s'est immiscé sans nécessité dans des affaires auxquelles il est étranger, il répond du dommage qui, sans cela, ne se serait pas produit ».

Art. 1312. « Celui qui a rendu à autrui un service en cas de nécessité, n'a pas à répondre du dommage qu'il n'a pu empêcher, à moins qu'il n'ait, par sa faute, gêné un tiers dont l'intervention aurait été encore plus efficace. Mais même dans ce cas il peut faire entrer en ligne de compte l'avantage certain obtenu en regard du dommage causé ».

II. — *Personnes à qui appartient l'action en dommages-intérêts.*

L'art. 1327 dit : « Si les lésions corporelles entraînent la mort il n'y a pas lieu seulement de rembourser tous les frais, mais il faut encore indemniser la femme survivante et les enfants du décédé du préjudice qu'ils subissent ».

III. — *Dommage et bénéfices perdus.*

1. — Les art. 1325 et 1326 donnent la réponse :

Art. 1325. « Celui qui occasionne des lésions corporelles doit supporter les frais de maladie de la victime, lui rembourser les bénéfices perdus et, si la victime est frappée d'incapacité permanente, l'indemniser de la perte des gains futurs et de plus, si la demande en est faite,

payer une somme à déterminer selon les circonstances, pour le dommage moral (Schmerzensgeld). »

Art. 1326 : « Si la victime reste estropiée en suite de la lésion, il doit être tenu compte de cette circonstance surtout s'il s'agit d'une femme, dans la mesure où sa réussite dans la vie peut s'en trouver préjudiciée. »

IV. — *Clauses d'exonération.*

Le Code Civil ne fait pas mention de ces clauses. Mais dans la mesure où l'action en dommages-intérêts de la victime ou de ses héritiers se fonde sur un contrat, la clause d'exonération qui s'y trouve insérée peut être invoquée avec cette restriction toutefois, cela va de soi, qu'elle est sans effet si le dommage a été causé intentionnellement et qu'elle n'exerce aucune influence sur la responsabilité pénale ou disciplinaire.

V. — *Prescription.*

La prescription est de trois ans.

L'art. 1489 dit : « Toute action en dommages-intérêts est prescrite pour trois ans à partir du moment où le dommage a été connu de la personne préjudiciée. Si le dommage ne lui est pas connu ou s'il a été causé par un délit, la prescription sera de trente ans. »

VI. — *Nationalité.*

La nationalité de la victime est indifférente.

Art. 33 : « Les étrangers ont en règle générale les mêmes droits et obligations que les nationaux, si la qualité de citoyen de l'État n'est pas expressément exigée pour la jouissance de ces droits. En cas de doute, les étrangers doivent, pour jouir des mêmes droits que les nationaux, faire la preuve que l'Etat auquel ils appartiennent traite les régnicoles d'Autriche-Hongrie, en ce qui concerne la question considérée, tout comme ses propres nationaux.»

2me PARTIE

Résolutions devant servir de base à une entente internationale.

A. — *Droits des Passagers contre le navire transporteur et son armement.*

Question 1. — Il est désirable sans aucun doute que la question de la responsabilité pour mort d'homme et lésions corporelles au cours du transport maritime soit réglé internationalement. Il est bien connu que surtout sur les navires à passagers des personnes de divers pays et États se trouvent réunies qui sont assujetties à des lois différentes.

En outre le trafic existe entre des ports qui ressortissent à des gouvernements différents. Ces circonsrances sont cause qu'à chaque accident maritime surgit la question difficilement soluble de savoir selon quelle loi les indemnités dues aux victimes ou à leurs héritiers seront réglées. La difficulté grandit encore quand les lésions ont été provoquées par la collision de navires de nationalité différente. Il y a donc lieu de souhaiter, ainsi qu'il a été dit, que cette question soit réglée internationalement.

Questions 2 et 3. — Il existe dans la plupart des pays une loi sur la responsabilité des Chemins de fer. La loi hongroise de 1874 (art. XVIII), § I, dit : « Si au cours de l'exploitation d'un chemin de fer, même non encore accessible au public, quelqu'un vient à perdre la vie ou subit des lésions corporelles, le chemin de fer est responsable du dommage causé ; il est toutefois fait exception pour le cas où l'administration prouve que la mort ou la lésion corporelle a été causée par une force majeure (vis major) ou par le fait d'un tiers qui ne pouvait être empêché, ou bien encore par la faute même du décédé ou du blessé. »

Selon cette loi la faute des Chemins de fer est présu-

mée. Cette règle peut-elle être étendue à la navigation ? Il me semble que non.

Les chemins de fer ne sont pas exposés, comme les navires, aux mêmes dangers du vent et de la mer. La plupart de leurs accidents sont attribuables soit à la mauvaise construction du sous-sol ou au mauvais état du matériel roulant ou bien à l'imprudence du personnel, tandis que les dangers de la navigation maritime sont si nombreux, si imprévus et si inévitables que la présomption du cas fortuit ou de la force majeure est bien plutôt fondée.

Une présomption de faute à charge de l'armateur ou de ses préposés est encore irrationnelle quand on réfléchit que les hommes sont des êtres libres de leurs mouvements qui ne peuvent être surveillés durant le voyage, ni par le capitaine, ni par les gens de l'équipage et encore moins par l'armateur ordinairement absent. Sans parler des nombreux accidents dus à la négligence des voyageurs eux-mêmes il est également arrivé qu'un voyageur durant le voyage se soit jeté à l'eau dans l'intention de se suicider et ait disparu sans que personne l'ait remarqué. Comment l'armateur pourra-t-il prouver la force majeure ou le cas fortuit dans un pareil cas? Il sera donc plus raisonnable d'exiger en cas d'accidents de personnes durant le voyage, que la victime, ses héritiers ou descendants fassent la preuve de la faute de l'armateur, du capitaine ou de l'équipage, d'autant plus que cela correspond aux principes fondamentaux du droit.

Il faut pourtant faire une exception quand le sinistre est dû au vice du navire, de ses parties ou de ses engins, car le mauvais état du navire et de ses engins suppose déjà une négligence de l'armateur ou du capitaine.

Dans un pareil cas le capitaine ou l'armateur devra prouver qu'il s'agit d'un vice caché et qu'il ne pouvait être

découvert en appliquant les soins et en exerçant une surveillance ordinaires.

Questions 4, 5, 6 et 7. — Nous en venons maintenant aux questions : qui peut agir en dommages-intérêts ? dans quelle mesure ?

Si la victime survit, le droit à indemnité ne peut exister que dans son chef.

Aussi longtemps que la victime vit, ni sa femme, ni ses enfants, encore moins ses autres héritiers n'auront le droit d'agir.

Que peut demander la victime ?

Avant tout, naturellement, les frais de maladie et ensuite les bénéfices perdus durant la maladie.

Mais si la victime succombe à ses blessures à quoi auront droit ses héritiers et parents ? Les héritiers auront les mêmes droits que ceux que le decujus aurait pu faire valoir s'il avait survécu, donc les frais de maladie et le gain perdu pendant la maladie, de plus les frais d'enterrement, car toutes ces dépenses représentent une diminution du patrimoine du défunt. La veuve, les père et mère, les enfants et ceux vis-à-vis desquels le défunt était obligé à des aliments soit en vertu de la loi, d'un contrat ou d'une décision judiciaire, pourront exiger des dommages-intérêts plus étendus, c'est-à-dire l'entretien qu'ils étaient en droit de demander au défunt.

La responsabilité des chemins de fer est réglée dans le même sens. La loi hongroise susmentionnée de 1874 stipule dans son § 2 :

« Les dommages-intérêts dus par l'administration du chemin de fer dans les cas du § 1 comprend ce qui suit :

1. En cas de lésion corporelle l'administration est tenue, en dehors du remboursement des frais de guérison, de payer des indemnités pour tout préjudice pécuniaire qui aurait été occasionné à la victime par la lésion pendant

l'incapacité temporaire ou prolongée qui s'en est suivie, ou qui serait la conséquence de sa diminution de capacité.

2. En cas de mort l'administration est tenue, en outre de ce qui est indiqué au paragraphe précédent, de rembourser les frais funéraires; de plus l'administration doit, dans le cas où le défunt serait obligé à l'entretien ou à l'éducation de quelqu'un de par la loi ou la coutume, supporter les frais d'entretien ou d'éducation dans la mesure, où en suite du décès, l'intéressé en serait privé. »

La plus grande difficulté réside alors dans la mesure des dommages-intérêts dans les deux cas.

Par exemple, est-ce que l'indigent blessé a droit aux mêmes exigences en ce qui concerne le traitement, l'emploi des méthodes de guérison les plus nouvelles et les plus coûteuses, comme les bains, les cures électriques, les massages, etc., tout aussi bien que le riche ou le haut fonctionnaire ?

L'indigent pourra-t-il, en cas de nécessité, demander l'intervention chirurgicale d'un spécialiste, tout comme le riche le demandera très probablement ?

Et en ce qui concerne l'opération même, le défendeur pourra-t-il exiger que le blessé soit soumis à une opération malgré lui, parce que au cas contraire, si la mort survient, sa femme et ses enfants ne pourront pas demander d'indemnité ?

En dehors des frais de maladie la victime aura droit à des dommages-intérêts pour le bénéfice perdu. Ici aussi les réclamations des diverses personnes seront très différentes, selon leur position sociale et leur profession. Le grand industriel, le professeur, le médecin, l'avocat, etc... demanderont de bien plus grands dommages-intérêts que le travailleur manuel et l'ouvrier, bien que les conséquences de l'incapacité de travail soit bien plus sensibles pour ces derniers dans la plupart des cas, que pour les premiers.

De même en cas de mort, la richesse et la position sociale de la victime exerceront une grande influence sur les réclamations des demandeurs, à l'entretien desquels la victime était obligée; en effet, les parents d'un riche demanderont beaucoup plus que ceux d'un pauvre, bien que les premiers fassent, par la mort de la victime, une perte relativement petite, tandis que les derniers se voient enlever leur seul soutien. Ces différences sont-elles justifiées ?

Le dommage subi par les descendants d'un riche en cas de mort est-il plus grand ou plus sensible que celui qu'éprouvent les enfants mineurs d'un pauvre, qui perdent leur seul appui, leur père sans fortune ?

Certainement non. Selon quelle mesure la vie humaine peut elle dès lors être évaluée ?

Il est aussi souvent allégué que l'indemnisation doit être calculée d'après la durée probable de la vie du défunt. Mais où est la base pour un tel calcul ? Qui peut prétendre que la victime ne serait pas morte de mort naturelle dans un an ou peut-être dans quelques mois ?

Il résulte de tout cela que le calcul des dommages-intérêts est très difficile et très indéterminé.

Pour les dommages matériels la solution est facile.

Toute marchandise a sa valeur marchande et en cas de détérioration ou de perte le dommage est facile à calculer.

Il n'en va pas de même pour la vie humaine. La valeur de la vie d'un être humain dépend de nombreuses circonstances individuelles, familiales et sociales, qui ne peuvent être évaluées par des tiers. Les préjudiciés seuls peuvent connaître la valeur économique de l'activité et de la vie de la victime. La santé physique et la vie d'un homme ne sont donc pas, à proprement parler, de nature à former l'objet d'une demande en dommages-intérêts.

La santé physique et la vie sont des biens qui font

beaucoup mieux l'objet d'un contrat aléatoire, et toutes les questions soulevées ne peuvent être résolues simplement et pratiquement que par l'assurance.

Aussi tous navires, surtout ceux qui transportent des passages, devraient être tenus d'assurer les passagers ; chaque passager pour un minimum déterminé ; et cela de façon que dans le prix du billet de passage la prime de l'assurance soit comprise en même temps. Si quelqu'un désire être assuré pour une somme supérieure, cela devrait se faire alors moyennant une prime plus forte.

Le minimum est nécessaire pour protéger les pauvres contre une incapacité temporaire ou prolongée, et leurs familles contre la disparition de leur soutien.

Il n'est pas nécessaire de fixer un maximum s'il n'y a lieu de tenir compte que de la responsabilité de la société d'assurance. Mais si la société d'assurance doit avoir un recours contre l'armateur à raison d'une faute du navire ou de l'équipage, il y a lieu de fixer, dans l'intérêt de l'armateur, un maximum à concurrence duquel il sera éventuellement responsable.

Aussi longtemps que le système de l'assurance ne sera pas admis, la responsabilité de l'armateur à raison des faits et omissions de son capitaine ou de l'équipage ne pourra être que sujette à limitation, même pour les lésions corporelles, tout comme pour les dommages matériels, parce que la base juridique de la responsabilité est la même dans les deux cas. La responsabilité limitée doit en particulier être maintenue vis-à-vis des réclamations qui seraient introduites par l'armateur ou par la société d'assurance pour les lésions corporelles subies par les passagers d'un autre navire.

Question 8. — La question de savoir si l'on doit permettre à l'armement de s'exonérer par contrat ou par règlements de la responsabilité légale à raison des lésions

corporelles ou de mort doit être résolue négativement. En aucun cas pareille exonération ne pourra s'étendre aux faits doleux ou aux négligences de l'armateur même, ou exercer une influence sur la responsabilité disciplinaire ou pénale.

Question 9. — On ne peut faire de distinction entre étrangers et nationaux; en effet, pareille différence doit disparaître par l'introduction d'un droit international.

Question 10. — De même que pour toute action en dommages-intérêts, il est désirable d'établir une prescription pour ces réclamations-ci. Et le délai ne peut être long, vu qu'il y a nécessité d'entendre les témoignages le plus tôt possible.

B. — *Droits des Passagers et de l'Equipage du navire abordé contre le navire abordeur et ses armateurs.*

Lorsque les lésions ou la mort n'ont pas été occasionnées par la faute du navire transporteur mais bien par celle d'un autre navire, l'armateur du navire en faute sera soumis aux mêmes obligations, dans le système d'indemnisation, que celles qu'il a vis-à-vis de ses propres passagers.

Il y a lieu de remarquer que vis-à-vis du navire en faute l'équipage de l'autre navire a droit aux mêmes indemnités que les passagers.

Si le systême de l'assurance était introduit, la société d'assurance qui aura payé les indemnités aux passagers du navire non fautif pourra prendre son recours par voie de subrogation contre le navire en faute.

C. — *Droits de l'Equipage contre son propre navire et son armement.*

Il n'y a nulle nécessité de régler internationalement les rapports entre l'équipage et l'armement étant donné que

ces rapports peuvent être réglés par chaque Etat pour ses nationaux, et parce qu'ici il n'y a pas en règle générale d'intérêt étranger en jeu.

D. — *Droits des ouvriers et des autres préposés vis-à-vis du navire au service duquel ils sont employés, et vis-à-vis de son armateur.*

Il y a d'autant moins lieu de régler les réclamations de ceux qui sont occupés à bord des navires dans les ports qu'il y a dans chaque Etat une loi qui les concerne.

OBSERVATIONS

de l'Association Hongroise de Droit Maritime International

sur

l'Avant projet de code international de l'Affrètement

Titre Préliminaire

Ce titre commence par dire que le projet en question sera applicable au transport de marchandises par navires de mer. Il en suit qu'il sera applicable tant aux transports accomplis dans un port maritime comme à ceux qui s'accomplissent sur un lieu situé près d'un fleuve ou une autre eau continentale, pourvu qu'ils soient effectués par un navire de mer.

Cette loi trouvera-t-elle application aussi aux transports combinés, où la dernière partie du transport sera effectuée par un navire ou bateau fluvial? C'est ainsi que cela devrait être, mais en ce cas il faut le déclarer dans la loi.

Première Partie

Article 1.

La modification suivante est proposée :

« A l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour les marchandises qui ne sont pas délivrées au port de destination. »

Art. 2, *alinea e.*

On propose d'omettre la phrase : « à condition que les marchandises aient été à ce moment dans un état qui leur permît d'atteindre le port de destination in specie ».

Ensuite comme il s'agit de formuler une énumération taxative des cas quand le fret est dû, bien que la marchandise n'arrive pas au port de destination, on propose un nouvel alinea.

f. « Lorsque les marchandises sont détruites par suite d'une avarie commune. »

SECONDE PARTIE

Art. 7.

Cet article autorise l'affréteur de charger, et l'armateur d'accepter et de transporter aussi d'autres marchandises pourvu que par cela les droits et les devoirs de l'armateur ne soient pas changés.

Comme par cela un droit très large est accordé à l'affréteur, pour prémunir l'armateur contre des dommages possibles, il faudrait ajouter à la dernière phrase le mot : « risques », c'est à dire : « à la condition qu'il n'en résulte nul préjudice aux droits et obligations de l'armateur. »

SECONDE PARTIE

Art. 10.

Cet article parle des cas où l'armateur pourra considérer comme résilié le contrat, quoique l'affréteur ne l'ait pas expressément déclaré. Le premier cas est quand aucune marchandise a été présentée pour l'embarquement endéans les jours de starie stipulés.

Il se présente la question suivante :

Si l'affréteur ou le chargeur déclarait vouloir embarquer la marchandise endéans les jours de surestarie, l'armateur est-il obligé de la recevoir, ou pourrait-il insister sur la résiliation tacite du contrat et prétendre au payement du demi-fret?

Dans le second cas aucune partie importante (substantielle) des marchandises n'à été chargée endéans les jours stipulés (y compris les jours de surestarie). Mais quand pourra-t-on dire que la partie de la marchandise embarquée est importante ou substantielle, et quand non? Il faudrait élucider ces deux questions.

Troisième Partie

Art. 15.

L'art. 15 parle de la dissolution du contrat et établit que, outre les cas de la perte du navire, le contrat est dissous, aussi quand les marchandises spécifiées qui ont été ou auront dû être embarquées sont perdues, soit avant ou après l'embarquement.

Il s'ensuit que quand l'objet du contrat d'affrètement était, non pas une marchandise spécifiée, mais seulement indiquée par leur espèce, le contrat d'affrètement ne sera pas dissous par la perte de la partie de la marchandise d'une espèce donnée, mais l'affréteur sera obligé au cas où l'armateur l'exigera, de fournir une autre marchandise de la même ou d'une autre espèce ou de payer selon le cas, le fret entier ou le demi-fret.

Sixième Partie

Art. 26

Le texte commence par l'alinea suivant : « En cas d'affrètement à temps, le loyer du navire doit être payé à

partir du lendemain du jour ou le capitaine a donné avis qu'il était prêt à prendre la cargaison ».

Il s'ensuit la question :

Si le jour suivant l'avis donné commencera à partir des premières heures du matin ou du soir du jour précédent, ou s'il commencera à partir de la même heure à laquelle l'avis a été donné le jour précédent.

Vu le bref delai qui nous sépare de la Conférence de Paris, le temps nous a malheureusement manqué pour formuler suffisamment dans un rapport préliminaire le résultat de nos séances tenues sur la question de la Responsabilité des Propriétaires de navires en cas de perte de vies humaines ou de lésions corporelles.

Toutefois les opinions contenues dans un rapport formulé par monsieur le Dr Antonio Vio, dont il a déjà fait parvenir un exemplaire au Bureau Permanent, ont été acceptées dans la plus grande partie par notre direction, exception faite pourtant à la proposition d'exonérer les propriétaires de navires par une assurance obligatoire des passagers.

DANEMARK

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

Limitation de la responsabilité pour dommages corporels

Dans sa lettre n° 29 du 20 juin dernier le Bureau permanent nous a demandé un rapport sur la question suivante qui sera examinée à la Conférence de Paris :

« Y a-t-il lieu d'admettre pour la responsabilité du chef d'accidents de personnes une limitation forfaitaire indépendante de la limitation de la responsabilité pour dommages matériels et fixée à £ 7 par tonne de jauge brute du navire ? »

Le Comité de l'Association danoise n'a pas eu l'occasion de consulter tous les membres de l'Association sur cette importante question. Toutefois il croit pouvoir présenter les remarques suivantes :

Comme nous l'avons déjà fait observer antérieurement il n'existe en Danemark aucune disposition admettant la responsabilité des propriétaires de navires en cas de mort résultant de collisions, sauf pour les cas où l'on se serait rendu coupable de délits entraînant une condamnation. Toutefois le Comité pense qu'en vertu de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage qui a été adoptée par la Convention de Bruxelles, le Gouvernement danois présentera au Rigsdag un projet de loi en vertu duquel le propriétaire

du navire sera rendu responsable en cas de mort ou de lésions corporelles. En cas où une loi de ce genre serait adoptée, il nous semble naturel d'admettre une limitation forfaitaire et afin que la limitation soit la même dans tous les pays ayant adhéré à la convention, nous croyons pouvoir accepter une limitation forfaitaire de £ 7 par tonne de jauge brute du navire.

Avant projet de traité sur le fret

Dans sa lettre n° 30 du 31 juillet dernier le Bureau permanent nous a priés également de lui faire parvenir un rapport préliminaire sur l'avant projet de code international de l'affrètement.

Cette question est d'une si grande portée et si vaste qu'il ne nous a pas encore été possible de la présenter aux membres de notre Association et de prendre leur avis. Nous ne pouvons donc que présenter ici des considérations ayant un caractère provisoire. Le Comité danois qui a pris connaissance de l'avant projet sur les conflits en matière de fret élaboré par la Commission de Londres, a étudié avec le plus vif intérêt cet excellent travail préparatoire qui semble tout indiqué pour servir de base aux délibérations. Nous ne saurions dès à présent entrer dans tous les détails ni préciser exactement tous les points où cet avant projet ne concorde pas avec le code danois et les coutumes de notre pays. Nous nous bornerons à faire les obvervatione suivantes aux articles de l'avant projet :

Articles 1 & 2

Les dispositions contenues dans ces deux articles et dans les art. 1-9 du projet de M. Kennedy sont à beau-

coup d'égards analogues au code danois et aux coutumes du Danemark, cependant elles diffèrent des règles des codes scandinaves tant par l'omission du fret de distance que par certains détails. Mais pour obtenir des règles uniformes nous serions disposés pour notre part à abandonner le fret de distance. Nous nous abstenons d'entrer dans les autres détails.

Art. 3.

Nous hésitons à adhérer à cette disposition (l'article 10 de M. Kennedy) et surtout à la voir adopter pour tous les cas même lorsqu'aucune partie des marchandises ne parvient à destination.

Art. 4.

Cette disposition (l'article 11 de M. Kennedy) est en opposition aux codes scandinaves ; mais comme les coutumes se sont développées dans un sens opposé au code, nous ne voyons aucune difficulté à y adhérer.

Art. 8 & 10.

Les règles qui disent que l'affréteur peut avant le commencement du voyage résilier le contrat en payant la moitié du fret stipulé, sont à peu près conformes à celles du code danois. Toutefois le Comité croit devoir répéter ce qu'il a exprimé antérieurement en faisant observer que cette règle en pratique ne s'applique qu'aux petits navires. Il nous semble qu'il serait peut-être mieux de donner la préférance à la règle anglaise qui accorde à l'armateur le montant entier de l'indemnité due pour résiliation du contrat c. à d. le fret entier après déduction des dépenses

nécessaires et du montant du fret qui aurait été gagné en prenant un autre chargement.

ART. 11.

Si nous comprenons bien cette règle, nous ne la trouvons pas en accord avec les exigences que les armateurs sont en droit de poser. Nous avons compris cette disposition en ce sens que toutes les règles données par les art. 8 à 10 sur la résiliation du contrat sont applicables pour chacun des différents affréteurs. Si par exemple sur 10 affréteurs, les 9 désirent résilier le contrat le navire sera tenu de partir ou de terminer le voyage avec les marchandises du seul affréteur qui ne désire pas résilier son contrat et de se contenter de la moitié ou en certains cas des deux tiers du fret payé par les autres. Nous trouvons cette règle inacceptable et nous pensons qu'il serait plus équitable de s'en tenir à la règle du code maritime scandinave qui dit que le contrat ne peut être résilié que si tous les affréteurs sont d'accord et que s'ils ne sont pas tous d'accord, celui qui désire résilier son contrat est tenu de payer le fret entier et, selon les circonstances, des dommages intérêts.

ART. 13.

Selon notre avis il conviendrait d'introduire une disposition prescrivant que l'avis doit être parvenu à l'affréteur avant la fermeture des bureaux.

Bien que nous comprenions les difficultés qu'il y aurait à surmonter, nous pensons qu'il serait important que la loi contînt une disposition sur le nombre des jours de surestarie (jours que le navire doit rester dans le port) ainsi qu'une disposition relative au montant de la somme à payer pour les surestaries.

A notre avis on ne devrait pas compter les staries comme jours courants en comprenant les dimanches et jours de fête. Sur ce point les principes adoptés par les codes scandinaves nous semblent préférables en ce sens qu'ils ne comptent pas les dimanches et jours de fête comme staries, mais comme surestaries.

ART. 14.

Ne pourrait-on ajouter une règle disant que le capitaine lorsqu'il ne s'agit pas d'un navire à service fixe où les heures d'arrivée et de départ sont annoncées d'autre manière, est tenu d'envoyer un avis au destinataire ?

ART. 15.

Notre code maritime n'admet la dissolution du contrat que dans le cas où le navire est perdu, mais ne donne aucune règle correspondante pour le cas où ce sont les marchandises spécifiées qui sont perdues avant le commencement du voyage. Nous doutons qu'il soit heureux d'appliquer la règle de la dissolution du contrat également dans ce cas. Il y a une sensible différence entre le cas où il s'agit de la perte d'un navire et de celle de marchandises spécifiées, et il est notamment plus aisé de simuler la perte de marchandises que celle du navire.

ART. 17.

Cette règle, à laquelle nous pouvons d'ailleurs adhérer, gagnerait en importance si l'on pouvait accentuer encore davantage la différence qui existe entre le cas où c'est au véritable propriétaire du navire et celui où c'est au propriétaire pro tempore qu'incombe la responsabilité des actes du capitaine. On pourrait peut-être dans les cas d'affrètement à temps faire une distinction entre les actions du capitaine

en sa qualité de navigateur et celles qui concernent la cargaison, et préciser que seuls les actes commis en sa qualité de navigateur doivent entraîner la responsabilité du véritable propriétaire du navire.

ART. 18.

Les termes de cet article relatifs à la charte-partie nous semblent renfermer un danger. Si le connaissement doit conserver toute son utilité comme titre négociable, il faut, à notre avis, dans les cas où le connaissement ne contient aucune convention, employer les règles du droit objectif et non celles de la charte-partie.

ART. 18 a.

Nous serions particulièrement heureux de voir adopter ces règles et nous désirerions, s'il était possible, que l'on pût tomber d'accord sur le sens précis du terme « titre négociable ». Le code danois dit que celui qui détient un connaissement avec un droit légal en sa forme n'est pas tenu à le restituer à celui qui en aurait été privé à moins qu'il ne soit dûment prouvé que le détenteur au moment de l'acquisition n'a pas été de bonne foi ou a fait preuve de grave imprudence.

ART. 20.

Au sujet de cette disposition nous ferons observer que dans la littérature et la pratique des pays du nord les opinions sont très divergentes sur ce point.

Copenhague, le 12 septembre 1911.

Pour l'Association danoise,
J. KOCH,
Président.

GRÈCE

ASSOCIATION HELLÉNIQUE DE DROIT MARITIME

Rapport sur le Fret

I

Le traité international sur le fret vise tout navire de commerce indépendamment de son tonnage.

Il me paraît que le traité ne devrait pas s'occuper de petits navires, pour deux raisons :

D'abord ce sont les grands navires, qui font les transports entre les pays éloignés ; c'est surtout dans ces cas, que l'existence d'un droit unique a une grande importance.

Quant aux petits navires, ceux-ci naviguant surtout en cabotage, tiennent aux coutumes locales tant nautiques que commerciales. Pour le grand commerce et les grands navires les usages ont une tendance à devenir universels.

Une telle délimitation entre les petits et les grands navires a été consacrée par le législateur italien, qui dans un projet de loi récent sur l'hypothèque maritime, n'a admis l'hypothèque que sur les navires d'un tonnage de 100 tonnes et au-dessus. Dans le projet sur le fret, il me paraît que la limite devrait être portée à 500 tonnes (registre).

II

D'après l'art. 1 du projet de Londres de 1911 « La présente loi... à moins qu'il ne soit autrement disposé ci-après n'est applicable que dans la mesure où nulles stipulations contraires ne seraient faites par contrat ».

Ainsi le projet consacre la liberté des conventions, sauf les dispositions obligatoires. Mais quels sont ces dispositions ? Voilà une question, qui est très difficile à résoudre ; le texte du projet ne donnant pas toujours les moyens d'interprétation. Deux raisons très puissantes militent contre cette liberté absolue.

D'abord ce principe rend presque inutile la conclusion d'un traité international dans le but de l'unification des dispositions légales sur le contrat du transport par mer. En effet ce traité a pour but l'unification des lois des differents Etats de sorte que tous les Etats auraient la même loi, qui réglera cette matière. Mais si en vertu de la liberté des conventions chaque armateur peut par la voie de la convention créer un nouveau droit, on aura autant de lois qu'il y a de conventions. Alors à quoi servirait la loi unique ?

Puis cette liberté absolue des parties ne nous paraît pas correspondre à un traitement égalitaire des parties. Sous le nom auguste d'une liberté, en principe mutuelle, les compagnies et les grands armateurs peuvent tirer avantage contre les affréteurs et surtout contre les chargeurs en cueillette (Stückgutbefrachter), vu que les clauses du connaissement, presque toujours écrites, sont stipulées unilatéralement par les fréteurs, les affréteurs étant obligés de les accepter (contre ces abus Lyon Caen.

Traité V, § 747ter). Or une réglementation légale obligatoire pour tous ne porterait aucune atteinte au principe sacré de la liberté des conventions, mais elle servirait à resteindre dans une juste mesure la toute-puissance des fréteurs et à protéger les affréteurs. Ce n'est pas la liberté égalitaire, qui serait ainsi sacrifiée, mais l'impuissance des individus isolés et faibles serait ainsi mise à l'abri contre la libre toute-puissance des unités réunies et fortes.

D'ailleurs la consécration des dispositions obligatoires par les législations récentes sur les assurances en Allemagne et en Suisse sur une matière, qui par toutes les législations antérieures était régie par la liberté des conventions des parties n'est-elle pas un exemple, qui ne doit pas se borner là? M. Lyon-Caen (Traité V, § 747) est de l'avis que les clauses, qui excluent même la responsabilité de l'armateur, sont valides, si l'armateur n'est pas en dol ou en faute lourde. En théorie la doctrine de l'illustre jurisconsulte est impeccable : elle est l'interprétation du droit positif français actuel. Mais en pratique les tribunaux se basant sur leur pouvoir de caractériser les faits souverainement, n'iront-ils pas traiter comme fautes lourdes des fautes en elles-mêmes légères, pour donner aux dispositions raides et surannées de la loi la souplesse exigée par les relations modernes?

Le besoin pratique des dispositions uniques obligatoires concernant l'affrètement est si impérieux que presque dans tous les pays on a créé un type unique de connaissement. Les Hamburger Fracht bedingungen (Boyens, das deutsche Seerecht, II, p. 383) allant plus loin ont consacré la disposition suivante : « Der Reeder ist verantwortlich dafür, dass das Schiff gehörig eingerichtet ausgerüstet, bemannt und verproviantiert, sowie in seetüchtigem Stand gesetzt und fähig gemacht ist, die beabsichtigte Reise zu

vollführen, ebenso für Fehler oder Nachlässigkeit seiner Angestellten in Betreff der ordnungsmässigen Stauung, Verbahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung. Alle Vereinbarungen und Klauseln, welche dem entgegenstehen, sollen *null* und *nichtig* und ohne rechtverbindliche Kraft sein. » — (Voir aussi Cosack, Handelsrecht, 1910, page 864.) De plus il ne faut pas oublier que la consécration des dispositions obligatoires, en fixant les obligations des parties, rend beaucoup plus facile l'œuvre de l'assureur, ce qui est un avantage très important, puisque l'assurance joue un grand rôle dans les questions du fret. En effet, par l'assurance les dispositions légales les plus opposées peuvent devenir indifférentes pour les parties. D'autre part comment pourrait-on admettre la liberté des conventions des parties devant des dispositions telles que les art. 5, dern. alin., 18 a, 20 § 2, 20 a, 22 dern. alin., 25, 27, 28 a, du projet de Londres ? Mais si au contraire ces dispositions sont obligatoires le principe de la liberté des conventions mis en tête, est-il bien à sa place ?

Pour ces raisons il me paraît qu'il faut changer la disposition préliminaire du Projet de Londres, en excluant la liberté des conventions, laquelle sera admise expressément dans les dispositions des différents articles compatibles avec une telle liberté.

Alors le titre préliminaire serait ainsi conçu : « La présente loi est applicable au transport des marchandises par navire de mer jaugeant au-dessus de 500 tonnes (régistre) ; les stipulations contraires à la présente loi sont nulles, à moins qu'il ne soit autrement disposé ci-après ».

A la fin des articles 1, 3, 4, 6, 7 § 1 (l'art. 7 § 2 doit former un nouvel article), 8 § 1, 9, 11, 12, 13 § 2, 14, 16, 19,

20 § 1, 20 § 3, 21, 22 § 1, 23, 24, 26 il est à ajouter : « sauf stipulation contraire écrite et expresse ».

III

D'après les articles 1, 3 et 4 du projet si la cargaison n'arrive pas à destination le fret *non avancé* est gagné par l'affréteur tandis que le fret *avancé* est perdu pour l'affréteur.

Ainsi la solution est différente suivant que le fret est avancé ou non.

Est-ce que l'avance du fret est un fait juridique, qui justifie la différence des solutions? Assurément non. Si le loyer est payé avant ou après le terme ça ne peut changer en rien le contrat de la *locatio conductio operis,* qui correspond le mieux au contrat d'affrétement.

Mais alors est-ce une raison économique, qui impose cette solution? Assurément non plus. L'avance du fret tient à diverses raisons de nature économique, mais qui n'entrent pas en ligne de compte pour la question de la perte du fret.

Ainsi, par exemple, si l'affréteur, qui ne veut pas augmenter le capital placé dans les marchandises chargées par lui, n'a pas avancé le fret, en quoi ceci peut-il motiver la perte du fret pour le fréteur?

Quelquefois en pratique l'avance du fret est obligatoire pour l'affréteur : tel est le cas pour le transport du bétail, des liquides, des explosifs.

Les législations du continent (code de commerce français § 302, code de commerce allemand § 617, code de commerce italien § 577, code de commerce grec [de 1910] § 399) suivent le principe que l'affréteur ne paie pas le fret

non avancè et recouvre le fret avancé, tout en permettant les conventions contraires.

Au contraire la pratique du continent est conforme au Projet. (Voir connaissement du Norddeutscher Lloyd, Cosack l. c.).

Ainsi la pratique du continent admet ce conflit des principes. D'après nous la raison de ce conflit est une raison historique surannée actuellement.

Dans la période de la navigation à voile la coutume était répandue presque partout de payer au moins la moitié du fret avant le départ du navire : cette avance servait à l'armateur à équiper le navire. Aucun capitaine ne partait sans avoir reçu l'avance. C'est presque toujours (1) le cas avec les voiliers en Grèce. Cette avance étant entièrement dépensée par le capitaine avant le départ, si le navire sombrait le capitaine serait bien embarrassé pour rendre cette avance (2). Comme cette avance était généralement pratiquée, la disposition légale qui s'en déduisait était la suivante. « En cas de non arrivée à destination des marchandises la moitié du fret c'est-à-dire l'avance est perdue pour l'armateur, l'autre moitié est gagnée ».

Mais si le fret est payé d'avance sans qu'il y ait une règle fixe pour cela, on ne peut plus s'expliquer par quel

---

(1) Cependant il y a en Grèce un usage différent dans le transport de certains objets (p. e. les citrons) par les voiliers. Le capitaine non-seulement ne reçoit pas le fret d'avance, mais il fait lui-même au chargeur une avance. Si la cargaison arrive à bon port, le capitaine se couvre, en la vendant, de son avance et deson fret. Si elle n'arrive pas à destination il perd son fret et son avance. Evidemment il y a là une participation du capitaine au commerce du chargeur accompagnée d'une assurance partielle de la cargaison.

(2) C'est la même pratique, qui a inspiré l'adage italien « barca rotta, conti fatti. »

principe et par quelle raison d'équité, celui qui n'a pas payé le fret n'aura rien à perdre, tandis que celui, qui a avancé, le fret perdra toute son avance.

Au point de vue pratique même aujourd'hui la question perd beaucoup de son acuité théorique à cause de l'assurance. Comme le fret est presque toujours assuré, la question de la perte du fret devient une question d'assurance, c'est-à-dire si c'est le fréteur ou l'affrèteur, qui *avancera* la prime d'assurance et qui bénéficiera de la somme d'assurance en cas de sinistre. Je dis *avancera,* parce que en dernier lieu c'est toujours l'affréteur, qui *supportera* la prime ; car le fret non payé d'avance est majoré de 2 °/₀ (le fréteur fait ordinairement un escompte de 2 °/₀ sur le fret, s'il est payé d'avance) et ces 2 °/₀ sont plus que suffisants pour permettre au fréteur de payer la prime d'assurance du fret.

Dans la pratique anglaise le plus souvent le fret est dû « goods lost or not lost ».

C'est d'après nous le principe, qui devrait être adopté par le Projet, sauf stipulation contraire.

En effet si le Projet suit la pratique suivant laquelle l'affréteur perd le fret avancé, il est obligé d'adopter ce principe, pour ne pas se trouver en contradiction. D'après nous les art. 1, 2 et 4 seraient ainsi conçus :

« 1. *Le fret avancé ou non est dû même dans le cas où les choses seraient en tout ou en partie perdues pendant le voyage, celui-ci commençant avec le départ du navire, sauf stipulation contraire expresse.* »

« 2. *Dans les cas suivants : a) b) c) d) e) ... le fret est dû ; toute stipulatisn contraire est nulle.* »

M. Gütschow dans ses observations, qui suivent le Rapport de la Commission de Hambourg de mai 1911, a aussi remarqué la contradiction, qui existe entre les

art. 1 et 4 du Projet et a proposé de consacrer dans le Projet les lois actuelles du continent. Cette proposition a l'inconvénient de s'éloigner trop de la pratique actuelle universelle pour le cas du fret payé d'avance.

GEORGES DIOBOUNIOTIS,
professeur agrégé, avocat à Athènes.

ALLEMAGNE

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

L'Association allemande a fait publier la circulaire suivante :

La Conférence diplomatique de Bruxelles qui, sur l'initiative du Comité Maritime International, cherche à unifier le droit maritime, s'occupe actuellement de la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires. Elle a trouvé une base qui semble permettre l'unification de cette question. D'après ce projet, l'armateur répond personnellement, dans la limite de la valeur de son navire, de tous évènements dommageables, mais sans que sa responsabilité puisse excéder la limite maxima de £ 8 par tonne. Ce projet n'est applicable dans son texte qu'aux dommages aux marchandises et non aux dommages aux personnes. Mais les représentants de diverses nations et particulièrement les représentants des Gouvernements allemands et britanniques ont estimé qu'il était extrêmement recommandable d'inclure la responsabilité pour dommages corporels dans le projet d'unification. Les autres nations se sont ralliées à l'expression de ce désir. La France et l'Italie ont même déclaré qu'il était indispensable de régler cette question en même temps que celle des dommages aux marchandises.

Or, la situation en droit est la suivante :

1° La loi anglaise tient l'armateur responsable pour les

dommages corporels au moyen d'un fonds complémentaire de £ 7 par tonne, tandis qu'en Allemagne, l'armateur ne répond de tous dommages aux personnes comme aux choses que sur sa fortune de mer, mais sur la pleine valeur de celle-ci.

En Hongrie, en Italie, en Espagne, l'armateur est personnellement responsable du dommage corporel, sans limitation, de telle sorte que des armements qui effectuent le transport de sujets espagnols, italiens ou hongrois, peuvent être rendus responsables à concurrence de sommes fort élevées. C'est pourquoi les représentants de ces dernières nations ont déclaré qu'il était désirable de limiter d'une façon quelconque la responsabilité des armateurs pour dommages corporels. D'autre part, l'Angleterre a fait déclarer qu'une limitation inférieure à celle qui existe actuellement en Angleterre, ne serait jamais approuvée par le parlement britannique et sur le désir que les représentants de la Belgique ont formulé, la proposition suivante a finalement permis l'unification du droit maritime : Nous proposons que l'armateur soit désormais responsable des dommages corporels au moyen d'un fonds spécial de £ 7 par tonne. C'est cette proposition qui est soumise à notre examen.

Ce sont les armements d'abord, et ensuite les compagnies d'assurance qui seuls peuvent être intéressés à la question et c'est pourquoi le Secrétaire Général du Comité Maritime International, M. Louis Franck, s'est adressé à diverses institutions qui lui ont fourni les renseignements. D'abord la North of England Protecting and Indemnity Association, couvrant 2,500,000 tonnes, pour les années 1907-9 n'a payé en moyenne, pour dommages corporels à la suite de collision, que 0,375 d. par tonne.

Le United Kingdom, de Londres, assure environ deux

millions de tonnes pendant la même période, n'a payé pour les mêmes causes et par an que 0.146 d.

La Liverpool and London, avec environ 4 millions de tonnes, n'a payé que 0.061 d. et ces trois sociétés déclarent qu'au cours des dernières 25 années la limite additionnelle de £ 7 du droit anglais n'a été atteinte qu'une seule fois.

2° Le Norddeutscher Lloyd déclare qu'au cours des 20 dernières années, aucune perte de grande importance ne s'est produite et que la société ne se rappelle pas que jamais, en ce qui concerne les dommages corporels, sa responsabilité ait atteint la limite prévue par le droit anglais ni même par le droit allemand. C'est pourquoi le Norddeutscher Lloyd recommande de la façon la plus vive l'acceptation de la proposition formulée et ajoute que cette acceptation, d'après l'expérience acquise par elle, n'entraînera aucune aggravation de la responsabilité de l'armateur permettant encore la discussion sur ce point.

3° La Hamburg-Amerika Linie s'est exprimée dans le même sens que le Norddeutscher Lloyd et recommande également d'une manière fort énergique l'acceptation de la proposition.

4° La Hansa Rhederei de Brême déclare qu'au cours des vingt dernières années elle n'a payé en moyenne par an pour ses 50 navires que 3,500 marcs pour dommages corporels. Cette somme est si minime qu'elle a déjà songé à supprimer l'assurance de ce risque.

5° La Norddeutsche Versicherunggesellschaft écrit que la circonstance que ses polices sur corps comprennent également les dommages corporels, est de fort minime importance.

Le Globus s'est exprimé dans le même sens. On peut encore ajouter à ces divers renseignements que les soussignés savent qu'en Angleterre le dommage corporel n'est

pas seulement couvert par les assurances mutuelles formées entre armements, mais également par les sociétés d'assurances et ce à une prime fort légère, et que par conséquent si la limitation supplémentaire anglaise devient la règle internationale, le surcroît de charges qu'imposera aux armements l'augmentation de prime serait tellement peu importante qu'en face du bienfait d'une législation unifiée, cette charge ne peut même pas être discutée.

La Conférence de Bruxelles a cherché à régler cette question pour permettre au Comité Maritime de prendre position à son égard au moyen de ses conférences et c'est pourquoi la proposition formulée devra être discutée en octobre à Paris.

Le Président de l'Association allemande de Droit Maritime a cru bien faire, en suite à cette proposition de s'adresser aux représentants des armements allemands et de leur demander leur opinion à ce sujet.

Une réponse serait aisée si un armement se donnait la peine de faire la décompte de ce qu'il a dû payer pour dommages corporels ou cours des 10 ou 20 dernières années et cela permettrait de voir si l'augmentation de charges qu'implique le texte du projet est suffisamment importante en fait pour qu'on doive combattre la proposition, alors que la pratique semble démontrer que le poste dommages corporels n'est que d'une importance absolument secondaire dans le budget des armements

C'est pourquoi le président de l'Association allemande de Droit Maritime adresse à tous les armements allemands une invitation pressante de lui faire connaître avant le 20 ou 25 septembre la réponse à ce sujet et de lui dire s'ils sont d'accord sur la proposition formulée et dans la négative quels sont les motifs qui la leur font rejeter malgré les bienfaits, d'une législation unifiée en ce domaine.

* * *

Selon les renseignements communiqués par M. le Dr Alfred Sieveking, les associations et armements suivants ont donné une réponse affirmative à la circulaire ci-dessus :

Chambre de Commerce de Danzig;
Chambre de Commerce de Flensburg;
Chambre de Commerce de Kiel;
Chambre de Commerce du Grand-Duché de Mecklembourg à Rostock;
Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg i. P.;
Verein Hamburger Rheder.
Armements : Schwederski (Memel);
Podeus (Wismar);
J. A. Suckau (Lübeck);
Dampfschiffsrhederei Horn A. G.;
Lübeck-Wyburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft;
les armements du Weser et de l'Ems.

GRANDE BRETAGNE

COMITÉ MARITIME BRITANNIQUE, LONDRES.

Monsieur,

Au nom du Comité Britannique de Droit Maritime j'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 31 juillet, par laquelle vous soumettez à notre examen la question suivante :

« Y a-t-il lieu d'admettre pour la responsabilité du chef d'accidents de personnes une limitation forfaitaire indépendante de la limitation de la responsabilité pour dommages matériels et fixée à £ 7 par tonne de jauge brute du navire ? »

Le Comité Britannique est d'avis qu'il est désirable que la responsabilité des propriétaires de navires soit limitée de la façon indiquée dans la question et que le montant proposé pour cette responsabilité peut être admis.

En ce qui concerne le Rapport preparé par la Commission de Londres sur la question du Fret, le Comité Britannique me charge de vous faire part qu'à son avis, la matière n'est pas mûre encore pour une critique détaillée et un rapport. Le Comité Britannique considère que si le Rapport de Londres fournit une base admirable pour la discussion, il vaudra cependant mieux de réserver ses critiques jusqu'à ce que ce rapport ait été examiné par la Conférence de Paris et aura été remanié

d'après les décisions que la Conférence prendra. Dans la suite, le Comité Britannique sera heureux d'exprimer ses vues au sujet du projet et des modifications éventuelles proposées à Paris.

Votre dévoué

H. R. MILLER,
Secrétaire général.

M. LOUIS FRANCK,
Secrétaire général du Comité Maritime International
Anvers.

CONFÉRENCE DE PARIS

OCTOBRE 1911

COMPTE - RENDU

PARIS CONFERENCE

OCTOBER 1911

REPORT OF PROCEEDINGS

LUNDI, 9 OCTOBRE 1911

MONDAY, OCTOBER 9th 1911

Séance d'Ouverture

Inaugural Sitting

La séance est ouverte à 10 heures dans la Salle de l'Hôtel de la Chambre de Commerce de Paris, sous la présidence de M. COUYBA, *Ministre du Commerce et de l'Industrie.*

The sitting is opened at 10 a. m. in the large room of the Palace of the Paris Chamber of Commerce, under the presidency of M. COUYBA, *Minister of Commerce and Industry.*

M. LEGRAND, Président de la Chambre de Commerce de Paris. — Messieurs, Permettez-moi tout d'abord de remercier personnellement M. Couyba, Ministre du Commerce et de l'Industrie, d'avoir bien voulu distraire quelques instants de ses sérieuses préoccupations pour assister à cette première réunion de la Conférence internationale. Je lui exprime toute ma gratitude de témoigner ainsi l'intérêt que porte le Gouvernement de la République Française aux travaux du Comité Maritime International.

J'ai plaisir à vous souhaiter la bienvenue au nom de la Chambre de Commerce de Paris qui tient, vous le savez, à encourager toutes les initiatives et tous les efforts en vue

d'assurer pacifiquement le développement de notre commerce extérieur.

L'œuvre que vous poursuivez sur la mer, depuis quatorze ans, est digne de notre plus vif intérêt.

La médaille d'investiture de notre Compagnie, gravée par l'illustre Roty, représente une femme personnifiant la Chambre de Commerce de Paris et déterminant sur la carte les routes du globe.

Nous avons donc toujours suivi attentivement vos études et nous avons applaudi aux résultats de la Convention de Bruxelles de l'année dernière, signée par vingt-cinq Etats, qui admet désormais l'obligation légale d'assistance en mer.

Si déjà, pour prévenir les collisions, des règlements internationaux ont été établis quant aux signaux à faire et aux manœuvres à exécuter, nous pensons, avec vous, qu'il est urgent en outre de préparer de nouveaux accords pour unifier autant que possible le droit maritime, notamment sur la responsabilité des propriétaires de navire en cas de dommages matériels et même en cas d'accidents de personnes. La mer étant ouverte à tous, ceux qui ont quelque intérêt dans le commerce lointain doivent manifester leur commun désir de voir les traversées des navires soumises à un Code de lois qui seraient d'application universelle et atténueraient les risques auxquels sont exposées les personnes qui aventurent sur mer leurs capitaux et leur vie.

Il est naturel que tous les pays, Messieurs, aient tenu à s'associer à vos efforts; l'accueil si brillant que vous avez reçu partout où vous avez établi les assises de vos Conférences prouve l'utilité et le large champ d'action de vos travaux. Aussi, j'ai plaisir à saluer tous les représentants des pays étrangers qui ont répondu à votre appel.

A vous tous, Messieurs, hommes de science, hommes

pratiques, jurisconsultes et négociants, professeurs et armateurs, je souhaite la bienvenue dans cette Maison du Travail qu'est la Chambre de Commerce de Paris. *(Applaudissements).*

PAUL GOVARE (Paris). — Au nom et comme président de la Commission d'organisation, j'ai l'honneur de déclarer ouverte la Conférence maritime internationale de Paris.

Mon premier mot doit être une parole de remerciement et de gratitude envers la Chambre de Commerce de Paris qui veut bien nous offrir l'hospitalité et mettre à notre disposition son magnifique immeuble. J'ai déjà eu plusieurs fois l'occasion de dire à M. Charles Legrand, l'éminent président de la Chambre, combien la Commission d'organisation lui est profondément reconnaissante de l'appui si autorisé et si actif qu'elle a rencontré auprès de lui.

Je veux le lui répéter aujourd'hui avec plus de solennité. Si nous avons réussi, comme je l'espère, à vous assurer, Messieurs, une réception digne de vous, la plus grande part de mérite en revient à M. Charles Legrand.

La Commission d'organisation adresse aussi tous ses remercîments aux grandes compagnies, aux corps constitués qui lui ont donné leur puissant concours pour la préparation de cette Conférence. Je veux nommer les Chambres de Commerce de Marseille, Le Hâvre, Rouen, Dunkerque, Nantes et St. Nazaire, la maison Worms & C°, la Société des Transports Maritimes, la Compagnie des Messageries Maritimes, la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie des Chargeurs Réunis, le Comité Central des Armateurs de France, le Comité des Assureurs Maritimes de Paris et la Chambre Syndicale des Courtiers Jurés d'Assurances.

Pourquoi faut-il que la veille de notre réunion une effroyable catastrophe, venant atteindre notre Marine

nationale et faire à nos cœurs de Français une cruelle blessure, ait mis en deuil le Gouvernement de la République et empêché les Ministres de nous donner les fêtes qu'ils avaient si généreusement promises? Notre Conférence ne pourra ainsi avoir, par suite de ces pénibles circonstances, tout l'éclat que nous avions souhaité. Les Membres Etrangers s'associeront, je n'en doute pas, au deuil de la France et s'inclineront devant le douloureux motif qui a rendu impossible la participation du Gouvernement aux réjouissances du Congrès.

Ma modeste tâche est de souhaiter la bienvenue au Comité Maritime International.

Ses membres qui depuis longtemps déjà me connaissent, qui pour la plupart sont devenus pour moi de véritables amis, savent avec quelle sincérité je leur exprime notre joie de les voir réunis autour de nous. Nous avons été heureux et fiers de les voir accepter l'invitation de l'Association Française de Droit Maritime et venir tenir leurs assises dans notre cher Paris, toujours épris des grandes idées de progrès pacifique et de solidarité sociale.

Vraiment, notre œuvre est belle, digne de toutes les sympathies, de tous les enthousiasmes; notre idéal mérite tous les appuis et toutes les bonnes volontés. Ce qu'est votre œuvre, Son Excellence M. Beernaert, ministre d'Etat et président du Comité Maritime International, vous le dira avec une autorité et une éloquence qui me font totalement défaut.

Je n'aborde donc point cette question, — mais j'entends cependant vous raconter comment le Comité Maritime International est né et s'est développé.

Déjà en 1885 et en 1888, le Gouvernement Belge avait pris l'initiative de réunir deux Congrès internationaux pour réformer et unifier la loi de la mer. Ces congrès donnèrent lieu à d'admirables rapports et à de brillants débats. Mais

ils ne produisirent aucun résultat, parce que l'effort avait porté sur une matière trop abondante et n'avait eu qu'une trop courte durée.

Pourtant la nécessité d'unifier le droit maritime s'imposait de plus en plus, les conflits de lois devenaient chaque jour plus intolérables.

Des hommes vinrent qui eurent l'idée d'un organisme permanent. C'est le Comité Maritime International, établi à Anvers qui a suscité la création des associations nationales, autonomes et indépendantes, auxquelles il sert de point central et qui lui sont étroitement attachées. Nos Conférences, qui comprennent les membres permanents du Comité Maritime International et les délégués des associations nationales, ne discutent que les questions portées par le Comité à son ordre du jour.

Voilà l'organisme permanent qui seul peut produire des résultats effectifs et qui, au lieu de s'attaquer à l'ensemble du droit, ne discute les matières que une par une, en les sériant.

Chaque question est mûrement étudiée par les associations nationales dont les rapports sont communiqués à tous, de sorte qu'au jour de l'ouverture d'une conférence, les points difficiles, les controverses délicates ont fait l'objet d'une préparation approfondie. C'est ainsi qu'on travaille utilement.

Les résultats de ces conférences, les succès obtenus, on vous les dira tout à l'heure, mais je veux dire que le plan de l'œuvre, sa mise à exécution — et au prix de quels efforts, — sont dus à trois hommes, MM. Beernaert, Le Jeune et Franck.

M. Beernaert, l'éminent homme d'Etat dont nous admirons la verte vieillesse, qui, au milieu de ses innombrables et si importantes occupations, ne nous a jamais abandonnés.

M. Charles Le Jeune, courtier d'assurances et dispacheur, vice-président depuis sa création du Comité Maritime International, dévoué entièrement à notre idéal d'unification et qui lui apporte le concours de sa grande expérience des affaires.

M. Louis Franck, le brillant avocat d'Anvers, le distingué membre de la Chambre des Représentants, qui est à vrai dire, l'âme du Comité et qui lui a donné le meilleur de sa prodigieuse activité et de sa vive intelligence. Je suis d'autant plus heureux de le voir à mes côtés qu'hier j'avais craint que sa santé ne lui permît pas de venir à Paris. Mais il sait que nous ne pouvons nous passer de lui et il est venu quand même. *(Appl.)*.

Ces trois hommes, en votre nom à tous, je les salue avec respect et affection. Nous avons contracté envers eux une dette de reconnaissance imprescriptible, que jamais nous ne pourrons acquitter.

Sous leur impulsion, les Associations nationales se sont développées. Vous me permettrez bien de rappeler que l'Association française est l'une des plus anciennes et a toujours figuré au premier rang.

Dès 1897, notre ami Autran s'est dévoué à sa création et lui a prodigué ses efforts. La Revue Internationale du Droit Maritime qui avait commencé à paraître en 1885 avait préparé les esprits et l'opinion publique à cette grande œuvre et l'on peut dire qu'Autran fut le véritable promoteur de l'Association française. Aussi plus que quiconque, déplorons-nous que l'état précaire de sa santé ne lui permette pas d'être aujourd'hui parmi nous.

Autran trouva d'ailleurs un précieux appui, un puissant soutien chez un autre ouvrier de la première heure. J'ai nommé notre cher président M. Lyon-Caen, membre de l'Institut, dont Lord Alverstone a pu dire sans exagération que « son concours vaut une armée ». Je me ferais un

reproche de ne pas rendre hommage à deux autres de nos présidents M. Octave Marais, qui heureusement sera demain des nôtres, et M. Lucien de Valroger, dont nous déplorons la mort toute récente et qui nous laisse les plus impérissables souvenirs.

Hélas, ces réunions périodiques nous font mieux sentir les vides que la mort a creusés et nous ne nous consolons pas de ne plus revoir parmi nous la haute personnalité de M. le Président Sieveking.

Mais il ne faut pas nous abandonner à ces idées de tristesse, nous sommes ici pour travailler et j'ai déjà trop abusé de votre temps.

Soyez les bienvenus MM. les Membres de la Conférence, soyez les bienvenus MM. les Délégués des Gouvernements étrangers. Le Comité d'organisation a achevé sa tâche et disparaît.

Permettez-lui pourtant avant de rentrer dans le néant, d'adresser les plus vifs remercîments à Messieurs les Ministres des Affaires Étrangères et de la Marine et du Commerce qui ont bien voulu désigner des délégués pour suivre nos travaux et surtout à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie qui nous fait le grand honneur de présider cette première séance, malgré ses nombreuses occupations, témoignant ainsi de la sympathie qu'il professe pour notre œuvre.

M. A. Beernaert, Président du Comité Maritime International.— Mesdames, Monsieur le Ministre, Messieurs, en ma qualité de Président du Comité Maritime International, l'on a bien voulu me demander de vous adresser quelques mots au sujet de la très importante réunion que nous inaugurons en ce moment et je satisfais d'autant plus volontiers à ce désir que la cause de l'unification du droit maritime m'est chère entre toutes. Je suis à cet égard parmi

les précurseurs et c'est avec un vrai bonheur que je vois se réaliser progressivement mes espérances.

L'idée du droit unique pour les choses de la mer, qui réglerait ainsi uniformément tout ce qui touche cet immense domaine où il n'y a de maître que Dieu et qui ne connaît et ne peut connaître ni limites, ni souveraineté humaine, remonte haut, et même dans le passé elle a été plus ou moins réalisée. Mais dans les derniers temps ce sont, au contraire, les divergences de législation qui sont allées s'accentuant et l'Angleterre notamment, — l'Angleterre dont les vaisseaux constituent à eux seuls environ la moitié de la marine du globe, — semblait isoler de plus en plus sa législation.

Les rapports, chaque jour plus nombreux et plus intimes de toutes les nations, la pénétration sans cesse grandissante de leurs intérêts, commandaient tout autre chose et pour le fond et pour la forme : il faut une loi unique s'étendant à toutes les mers, à tous les pavillons du monde. Et il doit m'être permis de rappeler que l'initiative de ce progrès, qui doit être si fécond en conséquences, est partie de cette petite Belgique, dont la flotte, hélas, ne compte presque pas. Ce fut l'objet de deux congrès assemblés à Bruxelles et à Anvers en 1885 et 1888 et qui réunirent les sommités internationales de la pratique du droit maritime.

Leurs délibérations aboutirent à la constitution d'un comité international, dont le siège fut fixé à Anvers. Mais à raison même de son caractère hybride, cette association n'exerça nulle part une influence bien réelle et on se mit bientôt d'accord sur l'institution actuelle, qui se compose de dix-neuf associations nationales reliées entre elles et en relation avec le Comité Maritime International que j'ai eu, jusqu'ici, le très grand honneur de présider.

Nous avons été d'accord, Messieurs, pour sérier les questions si nombreuses et si vastes sur lesquelles devaient

porter nos études, en nous occupant d'abord des objets les plus importants : l'abordage, l'assistance, la responsabilité des propriétaires de navires, les hypothèques et les privilèges maritimes. Il a été procédé à ce travail par chaque association séparément. Et au fur et à mesure que les études semblaient arrivées à suffisante maturité, nous nous sommes réunis en congrès général en vue de discussions et de décisions communes.

Neuf congrès ont ainsi eu lieu, et sur tous les points nous avons abouti à un accord comportant des solutions positives.

Les propositions ainsi arrêtées ont été goûtées par les intéressés et le Gouvernement belge à bien voulu prendre l'initiative d'inviter les autres pays à instituer une Conférence diplomatique pour les examiner a leur tour en vue d'en faire l'objet d'une œuvre législative internationale.

Une première réunion a eu lieu à Bruxelles en février 1905, mais si celle-ci comptait déjà les représentants de 21 nations, l'Angleterre n'était pas du nombre et sans elle comment faire en matière maritime une œuvre mondiale? A la suite d'une conférence tenue à Liverpool et où l'opinion publique se prononça nettement en faveur de nos idées, le cabinet britannique adopta une attitude plus favorable et à la seconde réunion de Bruxelles, en octobre 1905, il était représenté. Il le fut également aux assemblées suivantes.

Des textes positifs ont été ainsi arrêtés, sous réserve de ratification par les gouvernements, en ce qui concerne l'abordage et l'assistance, et déjà plusieurs pays et notamment l'Allemagne, les ont ratifiés.

Ils ont été votés en seconde lecture par la Chambre anglaise et la Belgique a fait mieux encore car, en même temps qu'elle adoptait la loi internationale, elle mettait sa

propre législation en rapport avec les règles nouvelles. Nous espérons qu'il en sera bientôt de même de la France.

Et nous voici, Messieurs, réunis chez vous, dans ce merveilleux Paris, sans lequel il ne se fait rien dans le monde de grand et de définitif, pour aborder un nouveau stade de notre tâche.

Nous sommes les hôtes de la Chambre de Commerce, cette nombreuse assemblée témoigne des sympathies sur lesquelles nous pouvons compter et voici que, malgré des circonstances bien douloureuses et qu'avec la France nous ressentons tous, Monsieur le Ministre du Commerce veut bien honorer cette séance de sa présence.

Je ne dois pas vous dire, Messieurs, que notre fédération est profondément reconnaissante de cet accueil et qu'elle y voit un gage de succès pour ses efforts.

La tâche de la présente assemblée sera particulièrement intéressante car les deux objets qui constituent son ordre du jour sont l'un et l'autre d'une grande portée et présentent de sérieuses difficultés de droit et de fait.

Parmi les documents qui sont à votre disposition et à côté des rapports officiels, je signale particulièrement à votre attention le résumé si substantiel de M. Verneaux, dans la Revue Politique et Parlementaire et les travaux que MM. Léon Hennebicq et Frédéric Sohr ont fait paraître dans la revue Le Droit Maritime, sur le risque des transports et les accidents de personnes en matière maritime.

C'est le premier des objets que l'assemblée aura à discuter. Jusqu'à ces derniers temps, nos associations ne s'étaient occupées que des dommages causés en mer aux choses, en laissant de côté tout ce qui concerne les accidents de personnes : passagers, équipages et ouvriers. — En 1899 à Londres, la question avait été formellement réservée, et il en fut de même à Venise en 1907. Mais la

Conférence de 1909 à Brême fut saisie de divers travaux importants touchant les lésions de personnes et le problème semblait ainsi s'imposer à nos études.

A la dernière conférence diplomatique de Bruxelles, tel fut l'avis de tous, et les représentants de la France notamment se montrèrent animés de l'esprit le plus généreux. Il ne leur paraissait plus possible de ne pas arrêter les principes qui régissent le transport des personnes en même temps que celui des choses.

Ces questions, Messieurs, vous aurez à les examiner à votre tour. Elles concernent notamment d'une part l'équipage, qui souvent jouit d'un mode d'assurance spécial, d'autre part les passagers avec lesquels est intervenu le contrat de transport.

Faut-il tenir exclusivement compte de la faute, ou aussi du risque qui résulte de la nature des choses? A qui incombe la preuve, soit de la faute, soit de la force majeure qui en serait exclusive? Convient-il d'admettre en ces matières une limitation spéciale de la responsabilité et plus ou moins forfaitaire?

L'un des délégués belges, M. Louis Franck, dont chacun connaît l'intelligente activité et les multiples services rendus à notre cause, voudrait voir admettre une responsabilité spéciale limitée, d'accord avec nos amis d'Angleterre à £ 7 par tonne et en laissant de côté les questions d'exonération de la responsabilité qui touchent à la liberté du contrat.

Il tient que la charge supplémentaire qui résultera pour l'armement de semblable combinaison serait peu onéreuse.

Non moins intéressante est la seconde question mise à votre ordre du jour et qui concerne le conflit des lois en matière de fret. Vous avez reçu à ce sujet des documents préparatoires qui sont de nature à faciliter votre tâche.

Avant de terminer ce trop long discours, vous me per-

mettrez encore, chers Collègues, de rappeler la mémoire de quelques-uns des nôtres, grandes figures trop tôt disparues. Je veux parler tout d'abord de M. Sieveking, premier président de la Haute Cour hanséatique, de M. de Valroger, ancien avocat à la Cour de Cassation et au Conseil d'Etat et de M. le Juge Carver. Tous trois s'étaient comme identifiés avec notre cause et lui ont rendu des services signalés.

M. Sieveking, fils d'un ancien bourgmestre de Hambourg, était sénateur depuis 1877 et c'était en 1879 qu'il fut appelé aux hautes fonctions qu'il occupa jusqu'à son décès Il parlait également bien l'allemand, le français et l'anglais et ce fut ainsi qu'à Londres il présida l'International Law Association, lors de la révision des règles d'York et d'Anvers en matière d'avaries communes; à Washington, la conférence diplomatique qui tenta, d'établir des règles de route pour les navires; à Hambourg et à Brème les conférences que nous y avons tenues.

L'autorité et la considération dont il jouissait dans son pays étaient incomparables surtout depuis la rédaction du nouveau code civil auquel il a pris une grande part et il en a justement reçu de son pays les témoignages les plus flatteurs. C'est à lui surtout que notre ligue doit ses succès en Allemagne et jamais nous ne l'oublierons.

Le titre capital de MM. Carver et de Valroger à notre reconnaissance est d'un même ordre. Le premier en Angleterre, le second en France ont consacré au droit maritime de majestueux édifices. Leurs traités sont de ceux qui semblent épuiser la matière et que l'on ne recommence point, de ceux que les Anglais qualifient avec raison de « leading authorities ».

Et vous savez tous, Messieurs, que nous n'avons pas seulement à regretter en eux deux jurisconsultes, deux écrivains de premier ordre, mais que par la constante

dignité de leur vie et la noblesse de leur caractère et leur incomparable bonté, ils ont laissé de précieux exemples.

Il me faut enfin rappeler le souvenir de deux hommes qui dans un autre ordre d'idées méritent assurément d'être mis en relief. Je veux parler des deux grands armateurs Sir Alfred Jones et M. Woermann, l'un à Liverpool, l'autre à Hambourg. Toujours ils ont été des nôtres et c'est l'accord de ces puissantes expériences et de la science théorique qui a fait notre force.

Je suis heureux, Messieurs, d'avoir eu l'occasion de rendre un dernier témoignage de reconnaissance à toutes ces mémoires et en les faisant, je suis certain d'avoir été votre interprète à tous.

M. Couyba, Ministre du Commerce. — Mesdames, Messieurs, je ne sais comment vous remercier de l'honneur que vous faites au Ministre du Commerce et de l'Industrie en l'invitant à s'associer aux nouveaux travaux que vous allez entreprendre à Paris, en vue de l'unification du droit maritime international. C'est au nom du Gouvernement français que je vous souhaite la bienvenue et que je félicite l'éminent président de votre Comité, le grand homme d'Etat, M. Beernaert, d'avoir si bien exposé la progression continue de vos pacifiques efforts.

Je ne vous cacherai ni la confusion que j'éprouve à me voir entouré de l'élite des jurisconsultes et des techniciens maritimes, ni la fierté que je ressens à penser que ces hommes distingués sont ici les dépositaires des volontés d'entente affirmées et réalisées par vingt-cinq puissances, unies entre elles pour le bien de la navigation internationale. Et mon émotion grandit au contact de votre idéal, à la lumière du génie qui projette sur le monde un large rayon de solidarité, au sentiment d'intense philosophie qui

se dégage de vos travaux et qui s'emparera forcément du contemplateur de la mer lorsqu'il songera que, grâce à vous, une plage est une frontière accueillante, qu'un hâvre est une porte toujours ouverte; que les océans joindront les peuples au lieu de les séparer, que sur ces eaux prospères les liens du commerce vont resserrer la fraternité des gens de mer, sous la protection d'une loi unique, la loi des marins, obéie par tous les peuples, saluée par tous les pavillons.

Répartissant sur toute la surface du globe les richesses du sol et les produits de l'industrie, le navire transporte des hommes de toutes nationalités; il renferme dans ses flancs des marchandises de toutes provenances; il croise au large des bâtiments de toutes marines; il mouille dans tous les ports, il a une vie propre en même temps qu'une vie internationale. Les lois humaines doivent donc nécessairement s'adapter à une telle universalité et, sous peine d'inextricables conflits de législation, régir, par des principes uniformes et des règles cohérentes, le navire, quelles que soient ses couleurs. Ces principes vous les posez, Messieurs, et il m'est permis de penser qu'inspirés par eux, vos projets nouveaux seront accueillis comme l'ont été les précédents par les Parlements, les Gouvernements et les chefs d'Etat, pour se transformer en lois internationales et pour devenir, par la force des choses, les nouvelles lois nationales de chacune des puissances maritimes qui sont venues dans cette salle pour s'entendre.

Et comment ne vous entendriez-vous pas, Messieurs, pour dégager les règles positives du droit maritime universel, alors que les peuples y aspirent depuis tant d'années. N'est-ce pas en France, au XVIIe siècle, que les navigateurs ont affirmé leur volonté de se connaître au large, qu'ils ont créé le Code international de signaux, ce langage par pavillons attachés au gréement et tendus par

la brise, que tous les marins comprennent et que les sémaphores interprètent sur toutes les côtes ? N'est-il pas saisissant de penser que précisément à cette époque où la mer engendrait les pirates, où les vaisseaux créaient les batailles, où les ports armaient les corsaires, on ait compris si bien la nécessité d'un langage de paix? Mais dans le domaine du droit aucun effort international ne fut tenté avant les travaux déjà lointains d'Alfred de Courcy et aucune idée pratique ne put être mise en valeur avant que le Gouvernement belge, en 1885 et en 1888, ait pris l'initiative d'organiser à Anvers deux grands Congrès qui arrêtèrent un premier projet de droit maritime international et qui déterminèrent, en 1897, la création d'un organisme d'études permanent.

Depuis, à Bruxelles, à Londres, à Paris, à Hambourg, à Amsterdam, à Liverpool, à Venise, à Brême, vous avez continué cette grande œuvre. Vous avez précisé les règles permettant d'établir les responsabilités en cas d'abordage et vous avez imposé aux capitaines de navires entrant en collision l'obligation de se prêter mutuellement assistance. Ces dispositions seront applicables à tous les vaisseaux ressortissant aux Etats contractants, même dans les eaux territoriales, et le long-courrier étranger qui aborderait en Basse-Seine une péniche parisienne serait soumis à la loi internationale comme s'il se trouvait au large.

Puis, réalisant la grande pensée qu'exprimait, il y a plus de dix ans, mon éminent prédécesseur, M. Millerand, vous avez inscrit dans un texte l'obligation juridique d'assistance entre navires non seulement en cas de collision, mais dans tous les cas où, par fortune de mer, un bâtiment se trouve en péril. Vous avez décidé — et c'est une grande innovation — que les personnes sauvées ne doivent à leurs sauveteurs aucune indemnité, mais qu'on reconnaisse à ceux-ci une équitable rémunération prélevée sur

les indemnités dues par la cargaison sauvée. Ces règles que vous avez élaborées ont été fixées dans une convention qui a reçu l'approbation des Etats et qui est actuellement soumise à la ratification des Parlements.

Poursuivant vos travaux, vous avez arrêté un projet de convention qui constitue un notable progrès dans notre régime hypothécaire maritime. Vous avez limité le nombre des privilèges consentis sur les navires, organisé une publicité internationale des hypothèques maritimes, donné ainsi aux créanciers hypothécaires un gage plus certain, et fortifié par là même le crédit maritime. Ensuite, dégageant des règles particulières une règle générale, vous avez précisé l'étendue et les limites de la responsabilité des propriétaires de bâtiments en cas de dégâts matériels. Cette définition de la responsabilité comble certes une lacune, mais le Gouvernement français n'a pas jugé cette définition suffisante ; il lui a paru qu'il était juste d'affirmer la responsabilité en cas de mort d'homme ou d'accident corporel. Répondant à ces vues, vous avez envisagé la responsabilité dans toute son ampleur, et nous espérons que de vos délibérations sortira un texte qui obtiendra le consentement des Etats.

Puis, suivant votre ordre du jour, vous établirez des règles qui, tout en respectant la liberté des conventions particulières, formeront le droit commun des contrats d'affrètement. D'autres questions surgiront demain : la définitions des règles communes à toutes les assurances maritimes, l'élaboration même d'un Code maritime international, la détermination des compétences en cas d'abordage entre navires étrangers, l'institution permanente d'une juridiction internationale. Vous pouvez vous réjouir d'être arrivés à temps pour remplir cette tâche. La mer qui couvre les quatre cinquièmes du globe est encore à tout le

monde et c'est elle qui créera cette loi nouvelle d'humanité que le faible désormais reçoive le respect du fort.

Ce sont là des problèmes bien dignes de rétenir l'attention des hommes distingués, dont l'œuvre s'imprègne, sous la rigidité un peu froide des formules juridiques, d'un vivant idéal d'humanité. Cet idéal s'imposera, car bien avant d'être inscrit dans le code maritime, il était déjà gravé dans le cœur des marins. Permettez-moi, à ce propos, Messieurs, de rappeler l'exemple d'assistance à la mer dont je viens d'apprendre la nouvelle et de saluer la noble conduite de l'équipage du vapeur *Hatfield*. Par mer démontée, en Manche, les braves gens de ce navire ont voulu arracher à la mort leurs camarades du *Glasgow*. Par deux fois, l'aussière de remorque se rompit et, dans une dernière manœuvre, plus courageuse encore, le navire des sauveteurs dériva et s'abîma corps et biens sur la coque du sinistré... Oui, les marins de tous pays appliqueront d'un même élan les lois humanitaires que vous aurez votées et ils ne s'étonneront pas que vous ayez inscrit dans leur charte l'assistance obligatoire à toute personne *même ennemie* en danger de mort.

Messieurs, le ministre du Commerce qui est un peu ministre de la marine marchande se devait de souhaiter à vos travaux le succès qu'ils méritent. La France qui, dès 1897, a répondu l'une des premières à l'appel du Comité international, s'associe tout entière à la grande œuvre que vous avez entreprise, et qui ajoutera une belle page à l'histoire de la civilisation. Fassent les destins qu'aucune tempête n'ébranle jamais le monument que vous élevez à la justice universelle.

M. LE PRÉSIDENT BRANDIS, Président de l'Association allemande (Hambourg). — Permettez-moi de vous adresser quelques paroles au nom des membres du Comité Mari-

time International et des délégués et membres des associations étrangères.

Nous avons à vous exprimer nos vifs remercîments.

Nous sommes tous venus à Paris animés du plus grand zèle pour arriver à une solution heureuse de nos travaux en matière de droit maritime. Je crois que nous avons tous le sentiment que depuis la dernière conférence, à Brême, nous avons fait de grands progrès, non seulement en matière de collision et de sauvetage, mais aussi pour cette matière plus étendue et plus difficile de la responsabilité des propriétaires de navires, et c'est tout spécialement la conférence de Bruxelles qui nous a fait faire un grand pas en avant.

Je dois ajouter un mot de remercîment, spécialement au nom de l'Association allemande ; c'est pour remercier des termes si touchants dans lesquels vous avez parlé de la mort de M. le Président Sieveking qui est vraiment inoubliable pour nous.

Messieurs, l'accueil si excellent que nous avons trouvé dans cette belle et grande capitale de la France, nous remplit tous de l'espoir de parvenir heureusement à notre but. Maintenant, c'est à nous à travailler, tout en vous renouvelant ces remercîments bien sincères.

M. A. Beernaert, Président du Comité Maritime International. — La mission du Bureau Permanent se termine ici. La Conférence doit constituer elle-même son Bureau.

Je crois que vous serez unanimes à appeler à la présidence M. Govare (*Appl.*). Il en sera donc ainsi.

M. Govare, président. — Messieurs, Je vous propose de désigner comme présidents d'honneur de la Conférence MM. les Ministres des Affaires Etrangères, du Commerce et de la Marine.

Il s'agit ensuite de désigner les vice-présidents de la Conférence. D'après nos usages, ce n'est pas le Bureau qui les nomme; les nations représentées choisissent elles-mêmes le vice-président qui les représentera au Bureau.

Je vais suspendre la séance pour 5 minutes, afin que les délégations nationales puissent nous faire parvenir leurs propositions.

M. DOUGLAS OWEN (London). — Great Britain, Sir, I regret to find is under a considerable disadvantage on this occasion. Some of our leading men, in fact the chief of our leading men, notably our lawyers, are unable to attend, and so far as I am aware at present the only Englishmen here are M. Serena and myself. M. Serena represents the London Chamber of Commerce, and he represents the United Kingdom Protection and Indemnity Association. For myself I claim to represent nobody, and I will, therefore, ask you to be good enough to appoint my friend M. Serena to the honourable position.

(*Après une suspension de 5 minutes, la séance est reprise et le Bureau de la Conférence est complété comme suit*) :

(*The proceedings were interrupted for five minutes : the Conference then resumed its labours and the officers of the Conference appointed were the following*) :

VICE-PRÉSIDENTS :

Allemagne : M. le Dr. BRANDIS, président de l'Association allemande de Droit Maritime.

Autriche : M. le Dr. GIOVANNI MARTINOLICH, Secrétaire général de l'Association autrichienne de Droit Maritime.

Belgique : M. LOUIS FRANCK, avocat et député, Secrétaire général de l'Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime.

Danemark : M. J. H. KOCH, Président de l'Association danoise de Droit Maritime, Copenhague.

Grande-Bretagne : M. ARTHUR SERENA, délégué de la Chambre de Commerce de Londres.

États-Unis : M. FREDERICK M. BROWN, avocat à New-York, délégué de l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis.

Hongrie : M. COLOMAN DE FEST, Directeur gérant de l'Association hongroise de Droit Maritime, Fiume.

Italie : Le Prof. Dr. FRANCESCO BERLINGIERI, de Gênes.

Japon : M. ADATCI, délégué de l'Association japonaise de Droit Maritime à Tokio.

Norvège : M. ANTON POULSSON, délégué de l'Association norvégienne de Droit Maritime à Christiania.

Pays-Bas : M. B. C. J. LODER, président de l'Association néerlandaise de Droit Maritime, Conseiller à la Cour de Cassation de La Haye.

Portugal : M. ANTONIO CONDE, délégué de l'Association Portugaise de Droit Maritime, Lisbonne.

Républ. Argentine : M. THOMAS LE BRETON, avocat à Buenos-Aires.

Suède : M. ELIEL LÖFGREN, Secrétaire de l'Association Suédoise.

SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX :

MM. LOUIS FRANCK.
le Dr. ALFRED SIEVEKING.
RENÉ VERNEAUX.

SECRÉTAIRES :

MM. F. SOHR.
JEAN HOSTIE.
FRANCIS SAUVAGE.

SECRÉTAIRES-ADJOINTS :

MM. AUMÔNIER.
HENRI GALIBOURG.
ANDRÉ GAUTIER.
JAMES PAUL GOVARE.
LEMARIÉ.
ANDRÉ MORILLOT.
ROGER DE SEGOGNE.
RAYMOND WEISS.

M. LOUIS FRANCK, secrétaire général du Comité Maritime International (Anvers). — MM. Vous savez que dans nos délibérations antérieures nous avons toujours séparé les questions qui ont trait aux dommages matériels de celles qui se rapportent au dommage causé par perte de vies humaines et lésions corporelles.

La raison de cette méthode, c'est que dans certains pays, toute tentative de réforme, du moment où il s'agissait de toucher à la protection spéciale assurée aux passagers et aux équipages, paraissait à l'avance frappée de stérilité. Dans ces conditions, nous nous sommes dit fort sagement

qu'il valait mieux commencer par la partie la plus aisée de notre tâche.

Mais voici qu'au cours des délibérations de la Conférence diplomatique, il est apparu qu'un grand nombre de pays exprimaient le désir que le traité sur la limitation de la responsabilité pût être un traité complet, s'appliquant non seulement aux dommages matériels, mais aussi à ce que j'appellerai, pour éviter les circonlocutions, les « dommages corporels » ; et il s'est trouvé que parmi les puissances qui semblaient acquiescer à cette idée, se trouvaient quelques-unes des plus importantes et dont l'opinion devait être le plus considérée. Alors, de nouvelles études ont été entreprises. L'examen minutieux de la question et notamment des chiffres statistiques, a fait apparaître que les difficultés étaient probablement moins grandes qu'on ne se l'était imaginé tout d'abord.

Résumons en effet la situation. Actuellement, les législations continentales et la législation des Etats-Unis, autant que les législations des autres pays américains, se trouvent d'accord pour n'établir qu'une seule limite de responsabilité, que le réclamateur ait été lésé dans son patrimoine ou qu'il ait subi des dommages se rattachant à son intégrité physique : toujours l'abandon du navire et du fret limitent sa responsabilité. Il y a évidemment en fait une certaine extension qui résulte de la législation sociale : en tant qu'elle s'étend aux marins elle augmente la responsabilité, la contribution de l'armement aux assurances sociales étant souvent considérée comme une charge personnelle, grevant ainsi la fortune de terre. Sous cette réserve, la même limite s'applique à tous les recours.

En Angleterre, au contraire, il y a, comme vous le savez, en dehors de la limite de responsabilité de £ 8 par tonne dont bénéficient les réclamateurs du chef de dommages matériels, une limite additionnelle de £ 7 par

tonne, qui est une espèce de patrimoine spécial affecté aux réclamations pour dommages corporels, avec cette modalité que le droit du créancier pour dommages corporels n'est pas limité aux £ 7 par tonne au cas où ce patrimoine est insuffisant mais qu'il peut encore faire valoir des droits sur les £ 8 par tonne qui constituent la limite de responsabilité pour dommages matériels.

La grande différence entre ce système et le système continental n'est pas autant dans le chiffre additionnel de £ 7 que dans le caractère forfaitaire et absolu de l'indemnité, car ces £ 7, comme d'ailleurs les £ 8, échappent aux évènements de la mer : ils sont acquis à tout évènement. Ils représentent une espèce de garantie donnée aux passagers, aux émigrants, à l'équipage en tout état de cause, que le navire flotte ou périsse.

La difficulté qui se présentait ici, c'est que nos amis anglais qui, après de longues délibérations, s'étaient montrés disposés à se rallier à un système mixte associant à la théorie anglaise l'idée continentale de la fortune de mer, — c'est-à-dire d'un patrimoine qui peut disparaître par suite des évènements du voyage — n'admettaient ce système que quand il s'agissait des £ 8 pour dommages matériels. Mais lorsqu'il s'agissait de vies humaines ils n'entendaient pas renoncer aux principes de leur législation. Et ils ajoutaient qu'il leur semblait vain de tenter de modifier en cette matière la loi anglaise dans le sens d'une diminution de la responsabilité ; que jamais le Parlement ne tolèrerait que le recours des passagers et des marins pût dépendre des évènements de la navigation. De telle sorte qu'en dehors de toutes considérations théoriques, les éléments du problème sont devenus celui-ci : ou il faut reconnaître comme possible d'élever la limite continentale et américaine de la responsabilité d'un degré en y introduisant un système semblable au système anglais qui fait

à la vie humaine un traitement privilégié ; — ou il est impossible d'aboutir et de faire jamais une loi internationale sur cette question.

Mais voilà Messieurs, que sur ce point particulier, à la réflexion et à l'étude, et par suite des transformations législatives, des changements notables se sont opérés dans les opinions. Et voici pourquoi.

La charge de la responsabilité pour lésions corporelles et blessures se compose essentiellement de quatre genres de réclamations.

Il y a tout d'abord les réclamations des gens de l'équipage ; il y a en second lieu les réclamations des ouvriers des ports, arrimeurs, chargeurs, et autres, blessés au cours des opérations de chargement et de déchargement.

Le troisième ordre de réclamations comprend celles de passagers transportés à bord d'un navire et agissant contre ce navire, qui les transporte. Et enfin viennent en quatrième lieu les recours des tiers.

De ces quatre catégories qui forment la substance de la responsabilité pesant sur le navire, trois tendent en réalité à peu près à disparaître, dans ces dernières années, tout au moins comme éléments du problème qui nous intéresse.

La catégorie des réclamations de marins disparaît à raison des lois sociales qui, dans tous les pays, s'étendent de plus en plus à eux et des dispositions particulières prises à leur égard. Il en est de même pour la dernière catégorie — les ouvriers des ports — garantis par les assurances sociales. Même si des recours subsistent en théorie sur la base du droit commun — en pratique ils sont devenus exceptionnels et la charge pécuniaire n'est plus menaçante.

Pour les passagers du navire agissant en vertu du contrat de transport, un autre instrument est venu réduire ce risque à très peu de chose : c'est la clause d'exonération

qui figure dans tous les billets de passage et dont la validité a été successivement consacrée par la jurisprudence de tous les pays. Il s'est alors trouvé qu'en fait, en examinant quelles étaient les charges — non pour en faire une étude théorique de la question, mais pour chiffrer leur poids financier — on a constaté qu'il n'y avait que la quatrième catégorie de risques qui fût restée importante. C'est ce qui explique le changement d'opinion que je vous ai signalé et qui prend sa source dans les résultats tout à fait concluants que nous avons recueillis. Les recherches statistiques que nous avons faites ont permis en effet de constater que nos déductions étaient fondées. Ces responsabilités sont assurées par les armateurs dans des conditions très diverses, et notamment par des institutions spéciales en Angleterre.

Or, nous avons consulté les données de l'expérience basées sur de longues années, portant sur des millions de tonnes, et le résultat en a été surprenant. La charge que représente par tonne et par an ce risque de responsabilité est minime.

Une des plus grandes compagnies allemandes d'armement, la « Hansa » qui a une flotte de plus de cinquante navires, et de plus de 300.000 tonnes, nous dit qu'ayant assuré ce risque et sa police étant expirée, elle a longtemps hésité à la renouveler tant les pertes étaient minimes, et finalement elle ne s'est résolue à renouveler la police que parce que les assureurs lui faisaient des conditions particulièrement favorables.

Puis, ce qui est surtout intéressant et concluant c'est que les sociétés d'assurances mutuelles en Angleterre, qui assurent des millions de tonnes chaque année, évaluent ce risque à 0.146 penny, soit un peu moins de 2 centimes par tonne et par an. Ce n'est rien ou presque rien. Mettons même que ce chiffre soit cinq fois plus élevé. Alors encore

ce serait insignifiant, surtout si vous mettez en balance le grand bien qui résulterait de l'unification du droit, et la protection rassurante qu'y puiseraient les armements contre ces législations qui aujourd'hui encore, — comme c'est le cas quand il s'agit d'émigrants — n'admettent même pas qu'il existe une limitation quelconque. Ces chiffres et ces faits démontrent qu'accepter une responsabilité forfaitaire de 7 £ par tonne, en cas de dommages corporels, n'est pas payer bien cher le grand bienfait de l'unification complète du droit maritime en matière de responsabilité des propriétaires de navire.

Non seulement l'armement continental peut supporter ce supplément, mais j'ajoute que nos armateurs belges consultés par moi n'y ont vu aucune objection; et allant plus loin, je dis que l'expérience est faite pour nombre de vapeurs continentaux, qui à peu près tous se font couvrir dans les Clubs anglais et payent la prime qui correspond à une responsabilité supplémentaire de £ 7 par tonne pour dommages corporels de sorte que je crois qu'indépendamment de toutes les raisons humanitaires et juridiques, au point de vue pratique, je puis donner l'assurance que vraiment il n'y a pas là une charge supplémentaire considérable. Je vous propose donc de voter une résolution disant « que le Comité Maritime International est d'accord pour qu'à la responsabilité pour pertes matérielles, telle qu'elle est réglée par les avant-projets déjà votés, s'ajoute un forfait spécial qui en tous cas assure aux réclamateurs une indemnité lorsqu'une responsabilité est encourue pour un accident ayant entraîné mort d'hommes ou blessures corporelles ».

M. Lyon-Caen. — J'espère que la Conférence voudra bien admettre que la discussion générale ne soit pas

clóse; parce que M. Franck insiste sur des points sur lesquels tout le monde n'est pas d'accord.

Vous le savez aussi bien que moi, il y beaucoup de personnes ici qui estiment qu'on devrait s'occuper de clauses d'exonération en matière de responsabilité. Or, nous ne pouvons écarter ces questions par le vote sur une résolution aussi positive.

M. Govare. — Nous continuerons donc la discussion demain.

La séance est levée. — The Conference adjourned.

MARDI, 10 OCTOBRE 1911

TUESDAY, OCTOBER 10th, 1911

Séance du matin — Morning's Sitting

PRÉSIDENCE DE M. PAUL GOVARE

Mr PAUL GOVARE IN THE CHAIR

Mr ARTHUR SERENA. — Mr Chairman, I should like to be allowed to speak to the meeting, but I find myself in a somewhat embarrassing position. I appear to be the only Englishman present who represents officially a corporate body. Unfortunately the London Committee, owing to the illness of Mr Leslie Scott and Mr Harry Miller, had not the opportunity of meeting to discuss the problems which are before us and to come to some resolution upon them. Neither have the gentlemen who ought to have been present here to-day communicated to me their views, and under those conditions I do not feel justified in taking any part in the discussions, as I have absolutely no instructions and I do not feel that I could vote on behalf of Great Britain on any of the resolutions which might be submitted to us.

I understand that the reason for the absence of the legal element here is due to the fact that the Courts of Justice are meeting this week, and that their attendance is required there. Some of the other members are sick, notably Mr Leslie Scott and Mr Harry Miller, who have always taken a very active part in your discussions. Others again

are detained owing to urgent business matters, but I fee that some apology is due to you gentlemen for the non-attendance of those gentlemen, and for their not having explained to you here the reasons for their absence.

We are very fortunate I am glad to think in having here Mr Douglas Owen who, as he told you yesterday, represents himself alone, but he is so well up in all the points that are to be discussed that I know he will render very valuable assistance to you and that many of the views which he will express are the views of the official body in London.

M. B. C. J. Loder (La Haye). — Hier, en commençant la discussion, M. Franck vous a rappelé que cette matière avait déjà son histoire. Pendant que nous étions réunis à Venise pour discuter l'avánt-projet sur la responsabilité des propriétaires de navires pour dommages matériels, il avait été demandé de la part des membres italiens de traiter en même temps la question de la responsabilité pour pertes de vies humaines, dont nous avons à nous occuper aujourd'hui. M. Franck a alors répondu à l'Italie que c'était de propos délibéré qu'on avait mis de côté tout ce qui touche à cette matière, que l'on ne voulait pas y toucher et que l'Angleterre s'y était opposée. Nous n'avons donc pas discuté la question à Venise. Mais alors, à la Conférence diplomatique, quelques Etats ont demandé qu'on s'occupât de la responsabilité pour les lésions corporelles ; nous avons donc entamé cette matière à Brême. Là, j'ai fait observer que ce n'était pas du droit maritime, mais du droit civil tout pur et maintenant que nous avons sous les yeux le compte-rendu de la Conférence de Brême, nous voyons que j'avais raison. Examinez le tableau synoptique dressé pour la Conférence de Brême. Vous verrez que cette responsabilité pour mort et bles-

sures prise en général est traitée dans presque toutes les législations et dans toutes ces législations c'est du droit civil, et ce droit civil est régi de la même manière partout : on est responsable, non seulement pour son dol, mais aussi pour sa faute et pour sa négligence.

Il faut que la preuve de cette faute ou de cette négligence soit bien établie, et la charge de la preuve pèse toujours sur celui qui est demandeur au procès.

Je pense que le premier soin doit être de délimiter la matière que nous traitons et de tracer les frontières de nos discussions.

Nous avons entendu hier, dans le discours de M. Franck, que quatre sortes de personnes entrent en scène. En premier lieu l'équipage, puis les ouvriers des ports, ensuite les passagers et enfin les tiers.

Pour moi, Monsieur le Président, je crois que cette question de l'équipage doit être réservé, parce que la responsabilité quant à l'équipage repose sur une autre base de droit que la responsabilité que nous traitons en ce moment. Je comprends que quand nous parlons ici d'une responsabilité pour mort ou blessures, ce sera toujours une responsabilité basée sur la faute ou sur la négligence. Si l'on voulait rendre le capitaine ou le propriétaire de navire responsable pour tout ce qui advient au cours d'un voyage, il me semble que ce serait monstrueux et je suis convaincu que personne n'y pense.

Donc, il s'agit uniquement de la responsabilité qui est une conséquence de la faute ou de la négligence. Ce que l'on fait pour l'équipage ne repose pas sur une faute ou une négligence; le propriétaire de navire doit toujours payer pour les maladies, lea accidents survenant aux gens de l'équipage, même s'il n'y a aucune faute, et cela pour des raisons humanitaires. C'est le régime de notre code qui existe depuis 1838. Le code de commerce, dans son article

423, dit que « 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 .... »

M. Franck l'a dit avec raison. Ce n'est pas seulement cet article du code de commerce, mais l'ensemble des lois sociales qui s'inspirent de ces principes humanitaires. Il faut donc laisser cela aux législations nationales, et il ne faut plus en parler ici. Si l'on voulait traiter cela internationalement, je suis bien persuadé qu'après des discussions interminables nous n'arriverions à rien.

La situation est la même pour la seconde catégorie : les ouvriers dans les ports. Nous pouvons donc passer outre.

Que reste-t-il encore ? Les réclamations pour dommages aux passagers à bord du navire en faute, et les réclamations des tiers.

Mais je demande de nouveau sur quoi repose cette responsabilité ? Seulement et uniquement sur la faute ou la négligence, sur le *quasi-délit*. Or dans ce cas il est absolument indifférent que la personne blessée soit à bord du navire ou non. Le propriétaire est tenu, non pas à raison de son contrat, mais bien à raison de sa négligence ou de sa faute. Les deux dernières catégories n'en sont donc qu'une.

L'état de droit étant tel, il est demandé s'il faut donner au capitaine, à l'armateur, ou au propriétaire de navire le droit de se couvrir par des clauses d'exonération.

Je ne crois pas que cette question soit bien grave. Tout d'abord il n'y a aucune exonération contre le dol. Ensuite, l'exonération n'est possible que par contrat : vis-à-vis des tiers, on ne peut jamais s'exonérer. Aussi je ne vois aucune

raison pour restreindre la liberté des contrats dans ce cas exceptionnel.

Une autre question est celle de savoir quel dommage il faut allouer.

Il me semble que cela ne peut donner lieu à aucune difficulté. Dans aucune législation, on ne donne autre chose que le dommage direct, naturellement dans le sens le plus large.

Si au contraire, on allouait des dommages indirects, on ne saurait plus à quoi s'en tenir.

Les difficultés que l'on redoute dans le cas de mort de la victime ne me paraissent pas si graves. On a donné comme exemple le cas d'un transatlantique, ayant à bord un Vanderbilt, un Rothschild. Mais, dans ce cas, les richesses ne sont pas à bord ; elles ne périssent pas ; elles se trouvent dans le coffre-fort, à Paris, a New-York. Ce qui est perdu, c'est la vie. Or la vie est quelque chose d'inestimable. Ah, si un mort pouvait réclamer la vie, ce serait une responsabilité très lourde pour le propriétaire de navire. Mais comme la victime est morte, elle n'a plus d'action.

Prenons l'exemple d'un Vanderbilt, perdant la vie pendant une traversée. Qui aurait une action ? Dans le code français, à l'article 406, on lit « l'époux survivant, les enfants, le père ou la mère de la victime, dont le travail pourvoit habituellement à leur entretien ».

Voilà donc le point principal : que les réclamateurs aient perdu quelque chose par la disparition du défunt.

A Brême on nous a démontré que cette responsabilité n'était pas bien importante. On l'a répété à Bruxelles. Hier encore, M. Franck a donné connaissance d'une correspondance à ce sujet. Enfin, je puis ajouter que moi-même j'ai pris mes informations et je puis vous confirmer que cette responsabilité n'atteint pas un chiffre bien élevé.

Il ne me reste plus qu'à examiner la limite forfaitaire d'autant de £ par tonne qu'il importe de fixer. Pour moi, je vous dirai tout simplement : que ce soit 10 £, ou 100 £ ou 8 £, cela m'est indifférent parce que même les £ 7 sont beaucoup trop.

M. Franck nous a dit que cette responsabilité se réduit à un certain pour cent du capital engagé. Je ne trouve aucun rapport entre cette responsabilité et une certaine somme forfaitaire par tonne. En effet supposez un navire transportant quelques centaines de personnes. Ce navire aurait la même limite qu'un navire de la même grandeur ne transportant pas de passagers !

Je pense que si on veut prendre une somme forfaitaire, on peut accepter n'importe quel montant. Le point important n'est pas la limite, mais seulement de bien définir la nature de la responsabilité dont nous parlons.

(Verbal translation by Dr. Sieveking*)*

Mr Loder said that he was from the very beginning opposed to this matter being discussed in our Conference now, because it resorted to the civil law and not to the maritime law; and, looking at the synoptical review which was printed on the occasion of the Conference in Bremen, this view was confirmed, because in all countries this matter was not regulated by commercial law, but by civil law. But now, the International Diplomatic Conference at Brussels having taken this matter up, we are bound to comply with its wish and to discuss this question. Mr Franck said the last time that we had four categories of claims : those by the crew of the one vessel; the passengers of this vessel; the workmen in the harbour, and the third persons. With regard to the question of the crew, Mr Loder is of opinion that we must leave that matter to the legislature of every country, because that is a matter of public policy. With regard to the passengers on board the colliding vessel and on board of the other vessel, Mr Loder is of opinion that, apart from the negligence clause, the validity of which cannot be called into question. it is not of very great importance what limit you put to the liability of the shipowner, be it £ 8 or £ 10, or even £ 100 per ton. That is not so impoitant as the way you afterwards regulate the

details of liability — not the amount of the liability, but the manner in which it has to be assessed ; that is the principal thing which we have to discuss.

M. CONSTANT SMEESTERS (Anvers). — Je pense que si nous avions à régler d'une façon générale la question de la responsabilité à raison des accidents de personnes, nous aurions sans doute à solutionner des questions très controversées et extrêmement délicates. En dehors de certaines questions de détail et d'application pratique, telle par exemple la question de concours entre créanciers pour dommage personnel et créanciers pour avaries matérielles, il y aurait d'abord à solutionner des questions de principe, la question de savoir à qui incombe le fardeau de la preuve, si les clauses d'exonération sont valables et comment doivent se calculer les dommages-intérêts. Mais, Messieurs, le Bureau Permanent a limité d'une façon très précise et très nette les questions que nous avons à solutionner, dans la convocation que nous avons reçue. La seule question à résoudre actuellement est, je crois, la suivante : Y a-t-il lieu, en dehors de la responsabilité de £ 8 par tonne pour dommages matériels, sur laquelle on est d'accord, d'établir une seconde responsabilité supplémentaire de £ 7 par tonne pour les accidents de personnes?

A cette question, nous devons simplement répondre, me semble-t-il, par un oui ou par un non. Et ce « oui » ou ce « non » que nous allons prononcer ne préjudicie en rien à la solution que nous donnerons aux autres questions. Nous pouvons décider qu'il y a lieu d'établir cette responsabilité supplémentaire, tout en réservant les autres questions, que les clauses d'exonération seront parfaitement valables et qu'il y a lieu, par exemple, d'établir un régime nouveau pour le concours des dommages-intérêts.

J'estime que le système actuel envers les passagers est véritablement exorbitant. L'armateur ne connaît pas la

situation sociale des passagers. Or il peut se faire qu'un armateur, qui ne retire des passagers que le prix du billet de passage, se trouve exposé à devoir payer plusieurs millions de dommages-intérêts.

En droit, ce système est exorbitant, parce que ce dommage n'est pas la conséquence du contrat. Or, la loi dit que seul le dommage prévu et direct est dû. Quand il s'agit de dommage matériel, on admet parfaitement qu'en cas d'avarie, l'affréteur n'a pas droit au dommage résultant de la diminution du prix de la marchandise. Ce n'est pas un dommage direct : il provient de circonstances indépendantes du contrat, de fluctuations du cours des marchandises. De même pour les passagers, quel est le dommage? Les frais de pansement, de traitement, les frais de funérailles. Le reste, c'est la conséquence de sa situation sociale.

Le passager ne pourra-t-il jamais se couvrir contre ce dommage? Certes oui. Vous savez qu'en matière de transport par chemin de fer, le chargeur peut faire une déclaration d'intérêt à la livraison. Le passager pourrait, par analogie, en prenant son billet de passage, dire : j'ai à l'arrivée un intérêt d'autant. Cela donnerait lieu à un supplément de prix qui permettrait à l'armateur d'assurer ce risque. Mais, je le répète, nous n'avons pas en ce moment à solutionner ces questions. Nous avons simplement à répondre à la question du second degré de responsabilité, et je pense qu'avant de nous prononcer, nous devons avoir des renseignements complémentaires.

Il me paraît que les chiffres qu'on nous indique ne sont peut-être pas encore suffisamment complets et je voudrais que la Commission pût s'occuper de nouveau de ce point et examiner si ces statistiques ont été établies sur des bases assez générales pour nous permettre de faire une loi internationale. Portent-ils uniquement sur des navires

à passagers, ou bien se rapportent-ils à la fois à des cargo-boats et à des navires à passagers? Dans ce dernier cas, ils perdraient évidemment beaucoup de leur importance.

(Verbal translation by Dr. Sieveking)

Mr Smeesters has just said that our Agenda paper of discussion has been restricted by order of the Executive Committee of the Comité Maritime to the one question whether we should admit of the owner being liable for damage done to persons with an extra limit of £ 7 per ton or not; that all the other questions, with regard to the onus of proof and whether consequential damages have to be assessed or not, should not be discussed here. But Mr Smeesters thinks that we could very well discuss these other questions too without any harm.

With regard to the principal question he was of opinion that first of all there is a little doubt whether the facts collected by Mr Franck are really detailed enough in order to make it possible for us to adopt this system.

Mr Douglas Owen (London). — Gentlemen, as my friend Mr Serena has told you, I am one of the only two British representatives. He has told you why Mr Leslie Scott, Mr Miller and the legal members could not be here. I think a word is due perhaps to the underwriters and shipowners who are not here. They are all men in a most responsible position; and as you will understand the present political conjunction is causing both to underwriters and shipowners great anxiety; and therefore it does not surprise me at all that none of the representatives either of underwriters or of shipowners are here to-day; and I am sure that none of you will attribute to their absence any want of respect to this Society, or any want of interest in its affairs.

Now one word as regards myself. I have ceased to be I may say professionally occupied in marine insurance matters for several years. To my regret, and I think I may say to shame, I have not kept myself in touch with the

discussions of this Committee as I ought to have done. Therefore I come before you to-day with considerable reserves and hesitations; but I am in this, to me, agreeable position, that I represent no one and am answerable to no-one for my views.

I take it that, although I think most of us have perhaps made up their minds on the point, we are here really to consider the question whether the shipowners should be liable for loss of life or personal injury to third parties, as we have in fact already agreed that they are liable for loss of life and property. It is my opinion decidedly that the British law in this respect is right. It is a humanitarian law. I think it is a law that should be in principle adopted throughout the world, and therefore in what I am about to say I assume, I hope not incorrectly, that that is the view of all of us.

As regards the persons to whom shipowners are to be liable for loss of life or personal injury, Mr Franck has told you, and Mr Loder has reminded us, that they divide themselves into four classes: first, the shipowners' own seamen; secondly, workers in the port; thirdly, passengers on their own ships, and fourthly, passengers and crew, and others, if there be any, on board the ship run into.

In England the law is already very clearly defined as regards the liability to seamen and as regards the liability to port-workers, and shipowners enjoy, rightly or wrongly, the right to contract themselves out of responsibility to the passengers they carry. This being so, I feel assured that if this Committee should attempt to pass a resolution expressing an opinion that these rights should be interfered with you will have the whole of the opinion of the shipowners in England against such a resolution. My own opinion is decidedly that as regards liability to their own seamen, and as regards liability to dock-workers, this

Committee should not think of imposing any laws or regulations, but should leave each country to make its own laws. As regards the passengers carried on the ship the position is perhaps not quite so plain; but still I hold to the same view; I think that there again each country should be left to make its own laws. There remains the fourth class, the passengers and crew on board the ship run into. It is my opinion, and it is the law in England, that shipowners should be liable for a loss so caused, whether a loss of life or personal injury. It is humanitarian; and, gentlemen, if you have accepted the principle that a shipowner is to be liable for material losses, for damage to a ship, for loss of cargo, can you stop there and say that he is not to be liable for a personal injury or loss of life? The thing is impossible to think. I consider that the law that we have in England as regards the principle (I am saying nothing of the amount) should be the law for all the world, and I trust that this Committee will make it clear that that is also their view.

I do not know that it has very much to do with what we are discussing, but I should like just to mention how it came about that £ 15 was ever fixed as the British limitation at all. I am reading from the Report of the Select Committee on Shipping of 1860 : « It is generally agreed that the valuation for loss of life in the Merchant Shipping Act » — the Act that then existed — « at the minimum of £ 15 per ton was fixed with a view of preventing the employment of inferior ships, and it was considered that vessels of the value of £ 15 per ton were sufficient to provide for the comfort and safety of passengers ». So that you will see that when the British Legislature fixed a total liability of £ 15 per ton this had no relation at all to the loss sustained by the sufferers. It was simply a rule (if you like an absurd and absolutely illogical rule) for the

public convenience; that is to say convenience as regards the supply of a good class of ship. Still, however illogical the proposal, it became the law, and as you know, for 50 years or more in England the law has been that a shipowner who causes loss of life or personal injury and loss of property through the wrongful navigation of his ship, where he is not personally to blame, shall be liable up to £ 15 per ton. People are very apt to say, even in England, that that £ 15 is to be divided in this way : £ 8 is for the material losses, and £ 7 is for loss of life and personal injury. But pray dismiss from your mind the popular fallacy that the limitation for loss of life by British Legislation is £ 7 a ton. £ 7 a ton is the minimum, and over and above that £ 7 a ton the sufferers have the right to share with the losers of ship or cargo the remaining £ 8 per ton. So that I think it would be approximately correct if we say that the limitation for loss of life in England is not £ 7 a ton, but practically or more nearly £ 11 a ton, although we are all in the habit of talking of £ 7 as being the liability.

In England the public have viewed with very little interest — I think I may say with complete indifference — the proposals of this Committee as regards compensation for material losses. It does not concern the public at all. The public say : « This is a matter between the shipowners and the merchants ; let them fight their own battles together, and in any case it is open to them to insure ; why should we, the public, concern ourselves in this ? » The public do not care a brass farthing about it. Now, you are entering on a very different subject. You are going to deal with the rights of the public. Every man, certainly in England, either travels, or feels that any day he may be suddenly called upon to travel. He presumably knows that he has a claim, or that his representatives will have a claim, if he is killed, up to a minimum of £ 7 a ton

and probably £ 11 a ton. So that if you attempt to reduce that liability you will have in my belief the whole of the press of England against you. The public will say : « Let them do what they please between shipowners and cargo-owners, but we ourselves are concerned in this. » I ask the Committee to consider carefully the position which is likely to arise if such a resolution should be come to.

We have already agreed (logically or not does not matter — there is no logic about the sum itself at all) that a shipowner's liability for property claims shall be £ 8 a ton. Is this Committee going to say that his liability for loss of life shall be less ? Why ? On what grounds is life to be valued at a less sum than ship or cargo : on what grounds is life to be based on a lower value than property ? I suggest rather this. However illogical £ 8 a ton may be, we have accepted £ 8 a ton as the basis of liability for property losses. Let us say that we see no reason for making any difference between property claims and life claims, and that whereas we have agreed that the shipowner's liability for property losses shall be £ 8, let us express the opinion that for life claims it shall be for the like amount. On what logical grounds can we make any distinction ? You may say : « Well, but the British shipowners might objeot to having their liability increased from £ 7 to £ 8 ». This is not so. £ 7 per ton is a minimum. Therefore if you make the liability for life claims a fixed amount of £ 8 instead of being a minimum of £ 7 or a practical maximum of £ 11, or whatever the sum may be, you are doing no wrong to the shipowners ; you are putting them rather in a better position, and you are able to say that you see no reason for making a difference in amount between life and cargo. I think by so doing you will deprive the British press of an argument they would certainly use. They would say : « If £ 8 for cargo is a reasonable amount how

can the Comité Maritime say that £ 7 for life is also reasonable ? ». Whereas if you say : « We see no difference between the two; let it be £ 8 for both, and in fact to some extent seeing that £ 7 is only the minimum we are there meeting the claims of the public », I think that the public would find this not unreasonable.

Mr Franck has told us that the cost of insuring against loss of life is a mere fleabite. The gentleman who spoke last said on that point we ought to have further information. I do not think so. I think probably that what Mr Franck said is very near the mark; but if it is not I do not think that we ought to weigh the question by a sordid consideration of that kind. The question is : should the shipowners be liable — personally liable without the right to abandon — for loss of life everywhere as they to-day are in Great Britain ? I think they should; and if that is also your opinion do not let us involve the consideration of what the fraction of the cost of insuring may be. Personally I believe, with Mr Franck, that this cost would be a mere bagatelle. I ask you, then, to agree that a like amount to that which we have agreed upon, £ 8 a ton, as the liability for material losses, should also be the shipowners' liability for personal claims, and that it should be a distinct and separate liability not capable of extinction by abandonment. With the Chairman's permission, I will move this resolution : « That this Committee, having already adopted the principle that the compensation for property claims arising out of wrongful navigation be limited to £ 8 per ton of the wrong-doing vessel's gross tonnage, do now agree that the compensation for life claims be limited to a like amount of £ 8 per ton ».

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Douglas Owen commence par excuser l'absence des jurisconsultes anglais, empêchés par leurs devoirs professionnels, d'être présents. Il excuse également les assureurs qui, à raison de la situation économique actuelle, n'ont pu se rendre à Paris. Quant à lui, il n'est délégué d'aucune association, il ne représente personne et il peut donc parler en pleine liberté, étant entendu qu'il n'exprime ici que son opinion personnelle.

Il a résumé le système de la loi anglaise qui, comme vous le savez, institue en dehors de la responsabilité de 8 £ pour les dommages matériels, une responsabilité supplémentaire de £ 7 par tonne pour les dommages corporels.

M. Owen estime que la loi anglaise est profondément humanitaire et qu'elle devrait être la loi du monde maritime. Pour bien préciser sa pensée, il rappelle qu'il faut distinguer entre quatre classes d'intéressés : les marins, les ouvriers du port, les passagers du navire transporteur et enfin, les tiers.

Quant aux marins et aux ouvriers des ports, ces questions sont réglées par presque toutes les législations nationales. En ce qui concerne les relations entre l'armateur et les passagers de son navire, M. Owen estime que ces relations ne peuvent être modifiées par les décisions du Comité Maritime International Il estime que si nous touchons au droit de l'armateur anglais de régler comme il le veut ses relations contractuelles avec les passagers, nous soulèverons contre nous tout le monde maritime anglais et la presse anglaise. L'armateur a le droit de stipuler des clauses d'exonération, d'établir son contrat comme il l'entend et il est indispensable que cette liberté du contrat soit respectée.

Reste la quatrième classe, c'est-à-dire l'équipage et les passagers d'un navire étranger. M. Douglas Owen estime qu'ici l'armateur doit absolument être responsable pour les pertes de vies humaines occasionnées par la faute de son capitaine et de son équipage. La loi anglaise, qui est une loi humanitaire sur ce point, doit être, dit-il, la loi générale. Il nous a indiqué comment cette disposition a été introduite dans la loi, c'est-à-dire la responsabilité additionnelle de £ 7 par tonne. Le but a été de forcer les armements à employer de bons navires, à éviter donc que les armements n'agissent trop à la légère et n'envoient en mer des navires inférieurs, et il nous a expliqué aussi comment cette responsabilité de £ 15 par tonne n'est en somme qu'une responsabilité de £ 11 ; que les passagers ont un patrimoine spécial de £ 7 par tonne, et qu'ils viennent en concours avec les réclamateurs du chef de dommages matériels pour le solde de leur créance sur le premier patrimoine de 8 £, la responsabilité pour

dommages matériels n'étant en réalité que de 4 £, de sorte qu'on peut dire que puisque les réclamateurs pour dommages corporels partagent avec les autres réclamateurs pour dommages matériels les £ 8 par tonne, la limite de responsabilité est donc en réalité de £ 11 par tonne.

Il ajoute que si le public anglais a été assez indifférent en général au sujet des résolutions prises par le Comité Maritime International relativement aux réclamations pour dommages-intérêts du chef de dommage matériel, parce que c'est là une affaire entre armateurs et négociants, le public s'intéresse au contraire extrêmement à la solution des questions qui concernent la responsabilité pour dommages corporels. En effet, les Anglais voyageant beaucoup par mer, sont plus que tous autres exposés à être victimes d'accidents, et on conçoit donc que le public anglais suive ces travaux avec un réel intérêt, et il déclare que si le Comité Maritime devait aboutir à une résolution qui supprimât ce fonds spécial au profit des passagers, nous soulèverions contre nous toute la presse anglaise.

Quant au chiffre, il n'y a aucune raison de s'arrêter à ce chiffre arbitraire de £ 7. Pourquoi? Puisqu'on accorde pour le dommage matériel £ 8 par tonne, pourquoi ne pas aussi fixer une limite de £ 8 pour les dommages corporels? Les armateurs ne se plaindraient pas, car comme il le disait précédemment, en réalité la limite n'est pas de £ 7, mais est bien supérieure. Il serait donc plus logique et plus simple de dire : £ 8 pour les dommages matériels et £ 8 pour les dommages corporels.

M. Douglas Owen pense que la responsabilité pour lésions corporelles devra exister toujours, sans pouvoir être éteinte par l'abandon, et il termine en proposant la résolution suivante :

« Le Comité Maritime International ayant déjà adopté le principe que les indemnités réclamées pour pertes ou dommages résultant de fautes de navigation seront limitées à £ 8 par tonne sur le tonnage brut du navire en faute, est d'avis que la responsabilité du chef de dommages corporels doit être limitée à un même montant de £ 8 par tonne ».

M. Francesco Berlingieri (Gênes). — Messieurs, je crois que nous sommes tous d'accord qu'il faut réserver aux lois nationales tous les recours que peuvent exercer contre le propriétaire de navire les personnes de l'équipage et les ouvriers des ports.

Tous les pays ont sur cette matière, édicté des lois d'ordre social et il serait difficile, sinon impossible de se

mettre d'accord internationalement sur le règlement de cette matière.

Mais la question vraiment importante qu'il faut solutionner c'est celle qui a trait à la responsabilité du propriétaire de navire pour dommages corporels aux passagers et aux tiers.

Vous savez, Messieurs, qu'en Italie, le transport des émigrants joue un rôle très important, je dirais même le rôle principal dans l'industrie de la navigation. C'est pour cela que l'Italie a un intérêt considérable à voir solutionner cette question de la responsabilité du propriétaire de navire. Et l'importance de cette question s'est accrue énormément encore dans ces derniers temps, depuis que notre jurisprudence a accueilli le principe que le propriétaire de navire ne peut pas s'affranchir de cette responsabilité vis-à-vis des émigrants, par l'abandon du navire et du fret. Voici ce que la Cour de cassation de Rome a décidé par arrêt du 12 juillet 1907 :

« La responsabilité du transporteur envers les émigrants » est complétement indépendante de celle du propriétaire » de navire et par conséquent, quand la qualité de *viator* » et celle de propriétaire de navire se trouvent réunies » dans la même personne, l'abandon du navire ne peut » exercer aucune influence sur l'exercice des actions des » émigrants et ne peut ni éliminer, ni suspendre la déci- » sion que les commissions arbitrales sont obligées de » rendre sur les dites actions ».

Et comme notre loi sur l'émigration est une loi d'ordre public et que l'on ne peut donc déroger à ses dispositions, il est inutile de vous dire que toutes clauses d'irresponsabilité du propriétaire de navire seraient nulles et sans effet.

M. Loder vient de vous dire que cette question de dommages corporels est une question de droit civil.

Oui, nous sommes dans le domaine du droit civil tant

qu'il s'agit de la rigueur des principes, mais nous entrons dans le domaine du droit maritime quand nous voulons établir des règles qui dérogent à la rigueur de ce droit en tenant compte de la condition spéciale de l'armateur.

L'Association italienne est d'avis que le système d'une responsabilité additionnelle pour une somme fixée par tonne en faveur des réclamateurs pour perte de vies humaines et pour lésions corporelles; pourrait être accepté comme un moyen terme entre la rigueur du système de la responsabilité personnelle et illimitée, et celui du droit large de l'abandon.

Naturellement cette adhésion est donnée sous réserve d'établir le chiffre auquel on peut arriver pour cette responsabilité additionnelle.

Notre éminent collègue, M. Franck, nous a fourni des données et des renseignements qui sont très utiles pour la solution de la question; mais à mon avis, il faudrait que nous eussions encore quelques données satisfaisantes émanant des compagnies de navigation qui se sont livrées exclusivement au transport des émigrants.

M. Loder a dit que pour lui, cette question de £ 8 n'a aucune importance; que £ 10, £ 20, même £ 100, ce serait la même chose. Et pour parler ainsi il s'appuie sur les renseignements que nous a fournis notre collègue M. Franck.

Mais n'oublions pas que tous les armements ne sont pas de grandes compagnies; il faut aussi considérer un armateur isolé, qui n'a qu'un ou deux navires et pour lequel la responsabilité en cas de sinistre serait énorme.

En résumé l'Association italienne se rallie en principe à cet avis qu'il faut régler la question de la responsabilité des propriétaires de navires pour pertes de vies humaines et lésions corporelles et que le système d'une responsabilité additionnelle pourrait être accepté.

(*Traduction orale par* Mr SIEVEKING)

Mr Berlingieri said just now that, with regard to the question of the liability of the shipowner towards the crew and towards the workmen in the ports, this question must be left to the legislature of every country; but it is most important to arrive at an international understanding with regard to the liability towards the passengers, particularly with regard to emigrant passengers. This point Italy especially wants to have decided because the Court of Cassation in Rome has held that with regard to emigrant passengers there is no limit of liability, that any negligence clause is illegal and void. Therefore it is of the utmost importance to all Italian shipowners to have the liability limited to a certain amount. Mr Berlingieri quite agrees with Mr Loder that the principle involved is a principle of Common law, but whether this principle shall be applied to matters commercial and maritime or not is a matter of commercial law, and he tells us on behalf of the Italian Association that he agrees with the proposal of Mr Franck, only he wishes to have some more statistical details as to the liability of emigrant ships.

Dr SIEVEKING. — Mr Chairman and Gentlemen, just before communicating to you some few papers that we have collected in Germany I should like to make one remark with regard to the proposal of Mr Owen. I think we cannot bargain in this matter. Mr Owen said that if we adopt less than £ 8 then we should have the English press against us. The English press should have been against us during the time when the principle of the value of the ship being assessed after the collision was being settled in Brussels; but now this principle has been settled and we are going to propose simply to adopt the English law and nothing more. We say that £ 7 shall be for the passengers, and if the passengers have not enough with these £ 7 then they shall partake of the other £ 8 too. Now Mr Owen's opinion is that, differing from the English law the £ 7 for the passengers ought to be increased to £ 8.

With regard to the principal question, whether we should

adopt this additional personal liability of £ 7, we have thought that the persons interested in this matter are those who have to pay, that is to say, the shipowners; and if all the shipowners on the Continent agree then we lawyers have simply to follow.

Now we have sent a circular note to nearly all our Chambers of Commerce in Germany pointing out to them that this is a personal liability, and an additional liability, of £ 7 per ton, and asking them whether they agreed to it or not. We have got the answers of the Chamber of Commerce of Königsberg, of Danzig, of Stettin, of Rostock, of Kiel, of Flensburg, of Lübeck, of the Shipowners Association of Hamburg, of the Associations of Shipowners of the River Weser and of the River Ems, and all those agree to this proposal. They say they are willing to adopt it. (*Hear, hear.*)

Mr Douglas Owen. — Would you mind stating the proposal again?

Dr Sieveking. — The proposal is as follows : the shipowner is liable with regard to damages done to the cargo for £ 8 per ton maximum, but on the value of his ship after the collision. Then he shall be personally liable for an additional sum of £ 7 per ton with regard to loss of life, and, if the amount of the claims of those who have suffered exceeds the sum of £ 7 per ton, then for the remainder the life claimants partake also in the £ 8 which are assessed for the cargo.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Sieveking a dit que sur la proposition de créer une limite additionnelle de responsabilité de £ 7 par tonne, l'Association allemande avait pensé qu'il y avait lieu de consulter en tout premier lieu ceux qui, par l'adoption de cette réforme, auraient à en supporter la charge.

Il s'est en conséquence adressé à toutes les chambres de commerce allemandes et aux associations allemandes d'armement; de toutes sans exception, il a reçu une réponse affirmative, les armateurs déclarant que dans l'intérêt de l'unification internationale du droit maritime, ils sont prêts à se rallier à cette modification de leur droit national.

Et cette modification aurait l'objet suivant d'après M. Sieveking. On sait que la limite qui sert de base à tout le système et qui a été arrêtée par la Conférence diplomatique se compose de la valeur du navire et du fret après l'accident avec un maximum de £ 8 par tonne. Eh bien en dehors de cela il y aurait £ 7 par tonne comme un fonds spécial affecté exclusivement aux réclamations du chef de perte de vies humaines ou de lésions corporelles.

Mr DOUGLAS OWEN. — With your permission Sir, may I offer just a word of explanation. I did not know of the replies that had been made by the German Associations, but if I had known it would not have altered my opinion that the shipowners' liability for life claims should be limited to £ 8 per ton, and that it should not be mixed up with property claims in any way at all : it should be absolutely a distinct liability and a personal one, that is, independent of the actual value of the wrong-doing vessel.

(Traduction orale par M. SMEESTERS)

M. Douglas Owen a tenu à préciser ses idées, qu'il maintient après avoir entendu l'avis des chambres de commerce allemandes. Il faudrait deux responsabilités absolument distinctes : une de £ 8 par tonne pour les dommages matériels et une de £ 8 par tonne pour les dommages corporels, les créanciers du chef de dommages corporels n'ayant aucun recours sur le fonds de responsabilité affecté aux réclamations du chef de dommages matériels.

M. CHARLES LYON-CAEN (Paris). — Il a été dit diverses choses qui sont fort intéressantes, mais je crois bien que nous ne contredirons personne ici en disant qu'il est désirable que la discussion ne se prolonge pas pendant plusieurs séances, et si la discussion générale pouvait

être close ce matin ou dans la première partie de la séance de ce soir, nous pourrions entamer la discussion spéciale qui sera encore plus intéressante.

Il m'a semblé résulter des observations qui ont été faites par plusieurs de nos collègues, notamment par M. Smeesters, que ce qui importe avant tout, c'est que nous sachions quelque peu quelles sont les questions que nous examinerons. Avant de trancher la question, il faut la poser aussi bien que possible, parce que suivant un proverbe français, qui a son analogue dans beaucoup de pays, une question bien posée est à moitié résolue.

Il m'a semblé résulter de la discussion qu'il règne une certaine équivoque sur la question que nous avons à examiner. Plusieurs de nos collègues, et notamment M. Smeesters et M. Alfred Sieveking, me semblent assez disposés à dire que nous n'avons qu'une seule question à examiner : celle de savoir si, quand il s'agit de dommages causés aux personnes, il faut que la responsabilité du propriétaire de navire soit plus étendue que quand il s'agit de dommages causés aux choses, aux navires et aux marchandises. Voilà pour eux la seule question à examiner et M. Sieveking a été jusqu'à dire qu'il croit que l'intention du Bureau du Comité Maritime International avait été de ne faire examiner que cette question.

Je voudrais bien savoir quelle est l'intention du Comité Maritime International.

Ce qui est certain, c'est qu'il y a beaucoup d'autres questions qui se rattachent à cette matière. Nous ne sommes pas obligés de les trancher toutes, car je vous rappelle que les deux conventions qui ont été signées à Bruxelles et qui sans doute seront ratifiées dans quelques mois, portent pour titre « Conventions relatives à l'unification de *certaines* règles en matière d'abordage et en matière d'assistance. » C'est donc l'unification pour *certai-*

nes questions, pas pour toutes. Il faudrait au moins savoir quelles sont les questions sur lesquelles nous prétendons arriver à l'unanimité.

Je crois, pour mon compte, qu'il serait bien ambitieux de vouloir chercher même à unifier toutes les règles en cette matière. L'Association Française du Droit Maritime a examiné toutes les questions, parce qu'elles semblent être toutes posées ; mais je ne crois pas qu'elle a entendu dire par là que toutes ces questions doivent être résolues par nous. Il n'y en a qu'un certain nombre dont nous devons nous occuper.

Quand il s'est agi des accidents aux choses, des dommages aux navires et aux marchandises, nous nous sommes occupés de quoi ? Seulement de l'étendue de la responsabilité du propriétaire de navire. Eh bien, les dispositions que nous allons adopter sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires quant aux accidents de personnes, seront insérées dans la même convention, et je crois qu'il serait assez logique de ne nous occuper pour les accidents de personnes, que des questions dont on s'est occupé pour les dommages matériels. Mais il faudrait bien nous dire, lorsque nous aurons obtenu un résultat sur cette première question, ce que nous ferons des autres, et je demanderais à M. le Président de bien vouloir demander à la Conférunce si elle veut s'occuper exclusivement de cette question ou si elle veut en examiner d'autres, et quelles elles sont. C'est uniquement cette question d'ordre que je voulais poser.

M. Govare (Président). — Je pense qu'il y a d'abord lieu de procéder à une discussion générale aussi complète que possible, car c'est dans la discussion générale que les idées pourront se faire jour le plus facilement et que l'on comprendra mieux aussi quel est le sentiment général.

Quand cette discussion sera close on abordera les diverses questions auxquelles M. Lyon-Caen a fait allusion.

M. le PRÉSIDENT Dr. BRANDIS (Hambourg). — Messieurs, permettez-moi de prendre la parole dans ma langue maternelle, parce que je ne pourrais m'exprimer que difficilement en français.

Ich möchte mich beschränken lediglich festzustellen was die Streitfrage ist die wir zu entscheiden haben. Bevor wir hieher kamen sind wir befragt worden ob das Englische System, das jetzt in England gilt, etwa angenommen werden soll für körperliche Schäden. Dr. Sieveking hat Ihnen gesagt wie das Deutsche Verein daraufhin die Handelskammer und Rhedereien befragt hat und was ihre Antwort gewesen.

Dabei ist aber nur gefragt worden ob das jetzt in England geltende Recht akzeptabel ist.

Das was Herr Douglas Owen sagte ist aber meines Wissens etwas ganz Anderes. Nach meiner Kenntniss des Englischen Rechtes liegt die Sache so dass der Rheder haftet mit £ 8 für Sachenschaden, und ausserdem mit £ 7 für körperlichen Schaden und zwar in dem Sinne dass diese £ 7 den Gläubigern für körperlichen Schaden allein gehören. Giebt es nicht Sachenschaden und nur körperliche Schäden, so bleiben auch die £ 8 für Sachenschaden den Personenschäden zu Verfügung. Das ist ein ganz klares Recht und daraus verstehe ich das körperlicher Schäden nicht bloss mit £ 11 bezahlt wird, sondern mit £ 15.

Jetzt wird aber vorgeschlagen zwei Vermögensmassen zu schaffen, das heisst £ 8 für Sachenschäden und £ 8 für körperliche Schäden.

Ich glaube wir sollen davon absehen diesen Vorschlag

auszusprechen, der übrigens, wie mir scheint, gar nicht zur Discussion steht.

(*Traduction orale par* M. C. Smeesters)

M. le président Brandis estime qu'il faut se limiter à la question primordiale « comment faut-il régler l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires » et à ce sujet, M. le président Brandis est partisan du système anglais. Il ne partage pas les idées de M. Douglas Owen là où celui-ci estime qu'il faudrait créer deux fonds de £ 8 per tonne, l'un affecté exclusivement aux dommages matériels, l'autre aux dommages corporels.

M. Ch. Lejeune (Anvers). — En examinant la question qui nous est soumise, nous ne pouvons pas nous dissimuler que nous nous trouvons devant un problème essentiellement pratique : celui d'imposer une charge nouvelle à l'armement continental et à celui des Etats-Unis.

Ce point de vue est évidemment d'une grande importance et d'une extrême gravité. C'est la solution nouvelle qui éventuellement pourrait se dégager de vos délibérations et il ne s'agit pas de considérer la question au point de vue théorique mais surtout de tenir compte de l'avis de ceux qui auront à supporter ce fardeau nouveau. Il faut donc examiner cette question avec toute la prudence possible et se rendre compte de ce que cette charge peut rencontrer de difficultés et d'opposition. Nous avons, en écoutant les divers orateurs, une sensation que nous pourrions dire très satisfaisante. Je constate que généralement on ne redoute pas cette responsabilité nouvelle, qu'un certain apaisement a été la conséquence des renseignements donnés par le Comité Maritime International.

En écoutant M. Douglas Owen, j'ai été particulièrement frappé de deux ordres d'argumentation, le premier c'est que le système anglais est tel qu'il serait fort difficile

d'en faire admettre un autre en Angleterre, le second, c'est que jusqu'à présent il semble réunir les conditions voulues pour donner satisfaction aux intéressés.

Je crois pour ma part que pour la responsabilité en matière de vies humaines et de lésions corporelles l'idée d'accepter la situation telle qu'elle est actuellement admise en Angleterre est la plus saine que nous puissions envisager. Elle a d'abord une première raison d'être : c'est que pour les dommages matériels nous nous sommes trouvés dans ces questions de responsabilité engagés jusqu'ici dans des débats très difficiles précisément avec cette grande nation dont la flotte est égale à peu près à la moitié de la flotte mondiale et que nous avons rencontré de sa part un concours inespéré et une grande bonne volonté pour rencontrer les vues des autres nations. Pareille attitude demande de notre part les plus grands égards quand nous toucherons à cette question des lésions corporelles. M. Owen nous a fait remarquer que l'opinion publique en Angleterre ne tolèrerait pas une diminution de la responsabilité en matière de lésions corporelles. Je crois qu'eu égard à ces diverses circonstances, nous devons nous rallier à la proposition telle qu'elle a été formulée à la Conférence de Bruxelles.

Je crois devoir faire encore une remarque au sujet des statistiques qui ont été produites. Ces statistiques, peut-être, ne sont pas absolument complètes, mais il a été dit, — je crois avoir lu cela dans le très intéressant rapport de M. de Valroger, — qu'elles se rapportaient principalement à des cargo-boats. C'est une erreur. Il y a dans ces statistiques des bateaux à passagers en grand nombre. Ainsi la « Liverpool and London Steamship Protection Association », — qui compte des assurés pour environ 4,000,000 de tonnes, — se compose presque exclusivement de vapeurs de lignes régulières parmi lesquels il y a un

nombre respectable de navires à passagers. Cette statistique donne une excellente base d'appréciation, d'autant plus qu'elle s'étend sur une durée de 20 à 25 années et que par conséquent avec un pareil facteur, on peut se rendre compte des responsabilités qui ont pu exister.

Nous avons également le « Norddeutscher Lloyd » qui, lui aussi, a de nombreuses lignes de passagers et fournit de son côté un élément de premier ordre pour apprécier le problème. Mais une restriction est nécessaire. Si ces statistiques ont une grande valeur pour apprécier le risque que représentent les lésions corporelles, elles ne l'ont que pour autant que la clause d'exonération soit valable, car tous les vapeurs l'imposent aux passagers qu'ils transportent.

Si vous supprimez ce facteur, vous faites un saut dans les ténèbres. Alors, en effet, vous proposez aux armateurs quelque chose qu'ils ne peuvent mesurer. Vous leur demandez une augmentation de responsabilité et vous ne leur donnez aucun moyen, d'aucune espèce, pour apprécier quelles pourraient être éventuellement les conséquences de cette charge nouvelle.

Je crois que cette situation est telle qu'on ne pourrait tenter de restreindre la liberté des conventions en cette matière, sans aller au devant d'un échec certain. Personne en effet ne pourrait estimer le coût de la prime d'assurance nécessitée par l'addition de responsabilité proposée s'il était défendu de s'exonérer par convention de cette responsabilité ainsi qu'il est d'usage depuis longtemps, pour le transport des passagers. En votant l'addition de £ 7 par tonne selon le système anglais, il s'entend que nous ne portons aucune atteinte à la validité des clauses d'exonération.

(*Verbal translation by* Dr SIEVEKING)

Mr Le Jeune said just now that before we take a vote we must very carefully consider the question, because it is a matter of imposing a great and new burden on the shipowners of the Continent and the American shipowners. But as he gathered, the Conference was not so adverse to the admission of such a new liability, and therefore, as Great Britain had already given way in a very important question during the Brussels Conference, we should give way on this question too, and should adopt the English law.

As regards the statistics given by Mr Franck, Mr Le Jeune said that they included a great number of passenger ships, and were for a space of about 25 years; but the statistics had only a value on the basis of the validity of the negligence clause. If you say that the negligence clause is not valid and is not legal then perhaps the statistics will show another face. But at any rate the statistics covered passenger ships as well as cargo-ships. Therefore he thinks that the question asked by Mr Berlingieri has been answered by the statistics given by Mr Franck.

La séance est levée. — The Conference adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

AFTERNOON SITTING

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES LE JEUNE

Mr CHARLES LE JEUNE IN THE CHAIR

M. LOUIS FRANCK. — Messieurs, nous avons l'honneur de proposer à l'assemblée la résolution suivante :

« La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de conclure » une entente internationale sur la base d'une responsa- » bilité additionnelle en faveur des réclamateurs du chef » de perte de vies humaines ou de lésions corporelles.

» Elle estime que cette responsabilité additionnelle peut » être fixée à £ 7 par tonne de jauge du navire ».

La résolution vous est présentée au nom de MM. Lyon-Caen, Loder et Ulrich qui est, comme vous le savez, le Secrétaire Général de l'International-Transport-Versicherungs-Verein, Ecker, directeur de la Hamburg-Amerika Linie, et moi-même.

M. Worms (Vienne). — Je me permets de constater tout d'abord que je ne parle pas en ma qualité de délégué officiel du Gouvernement autrichien, mais que je ne fais ici que donner mon opinion personnelle sur ces questions.

Pour nous, la question de responsabilité des propriétaires de navires pour les lésions corporelles a une très grande importance vu les nombreuses émigrations d'Autriche qui, après celles d'Italie, sont les plus grandes en Europe. Je crois pouvoir dire qu'en Autriche on pourrait se rallier au système déjà proposé en 1910 à la Conférence Diplomatique de Bruxelles, c'est-à-dire en somme au système anglais.

Il serait bien difficile pour l'Autriche de se rallier à un système séparant tout à fait les deux responsabilités pour dommages matériels et pour dommages corporels. Selon la loi en vigueur en Angleterre si, pour le dommage corporel la somme de £ 7 ne suffit pas, alors il y a concurrence pour le restant des £ 8 affectées au dommage matériel et cela est pour nous de la première importance.

* * *

I beg to state in English that I do not speak on behalf of the Austrian Government, but only for myself, and I wish to say that we are prepared to adhere to the views expressed by Mr President Brandis on the question, that

is to say, to adhere to the solution proposed in Brussels at the Diplomatic Conference, giving an additional liability of £ 7 per ton; but that we should not be able to adhere to a solution separating the two liabilities, the liability for losses of life and personal injuries on the one side, and material damages on the other. I have already pointed out that the question is of very great importance with regard to the great emigration from Austria-Hungary, which is the greatest after Italy.

M. Ulrich. — Monsieur le Président, j'ai signé l'amendement proposé depuis que j'avais demandé la parole ; il ne sera donc plus nécessaire de déclarer encore une fois que j'appuie absolument les vues qui ont été exposées par MM. Brandis, Lyon-Caen et vous-même et que je n'ai rien à ajouter. J'ai pris part aussi aux délibérations de la Conférence de Bruxelles et je n'ai aucun doute que tout ce que vous avez exprimé à l'assemblée rend parfaitement le sens dans lequel nous avons discuté l'affaire à Bruxelles à deux reprises.

M. Toutain. — Après les orateurs qui ont parlé ce matin, j'ai quelque scrupule à vous dire que je parle en mon propre nom car si je suis ici comme représentant de la Chambre de Commerce du Havre il est évident que je n'ai pas qualité pour engager l'opinion de qui que ce soit avant que la question soit soumise officiellement à la Chambre de Commerce et j'avoue que ce que je vais vous dire émane de moi seul et n'est cautionné par personne.

J'ai demandé la parole pour appuyer la proposition si bien formulée par M. Franck tout à l'heure. La question s'est beaucoup simplifiée depuis la Conférence de Brême. Aujourd'hui il n'y a, en somme, que le choix entre deux

systèmes, savoir : ou admettre la responsabilité à £ 7 par tonne indépendamment de la perte du navire, ou rester sur le statu quo. Je dirai tout à l'heure pourquoi.

Je commence par examiner au point de vue pratique si la fixation d'une limite de responsabilité à £ 7 par tonne pour les dommages aux personnes représente des inconvénients sérieux notamment pour l'armement français.

J'ai lieu de croire qu'il n'y aura pas d'opposition de la part de l'armement français, mais ceci est une simple opinion basée sur quelques renseignements que j'ai pu recueillir, sans engager bien entendu le corps très important et syndiqué des armateurs français.

J'admets que cette responsabilité pourrait être acceptée pour faire du droit international, mais une condition essentielle, c'est qu'on ne change rien à l'état de choses existant sous tous autres rapports. Qu'on ne fasse pas, par exemple, comme disait M. Le Jeune, entrave à la liberté des conventions et qu'on n'aille pas déclarer d'ordre public l'interdiction de la clause de négligence. En même temps, comme l'ont dit d'autres orateurs, qu'on ne modifie pas le fardeau de la preuve ; que les choses restent ce qu'elles sont actuellement en France. Dans ces conditions, je ne crois pas que la charge additionnelle soit extrêmement lourde. J'avoue que je manque d'éléments de vérification et que je dois me rapporter aux résultats de l'enquête de M. Franck. Je dois donc admettre que la charge sera très légère.

Actuellement on peut assurer les accidents de passagers avec un maximum par navire en tant qu'il s'agit d'un recours des tiers. Nos transporteurs n'assurent pas le recours des passagers à bord de leurs navires, du moins cela ne s'est jamais fait, à ma connaissance. Il n'y a en effet pas de raisons, puisque la clause d'exonération dans bien des cas, peut intervenir. Dans l'avenir comme main-

tenant l'assurance secondera — sans grande charge additionnelle — la réforme proposée.

Messieurs, je pense que l'unification est très désirable parce que si nous ne cherchons pas à provoquer une loi internationale sur ce point, ce serait une sorte d'aveu d'impuissance et notre œuvre se trouverait suspendue, arrêtée. Il nous serait impossible de la reprendre sur d'autres points. Il y a, comme disait M. Lyon-Caen avec tant de netteté, d'autres questions qui restent à résoudre : A qui appartient l'action ? Doit-elle comprendre le dommage direct ou indirect ? et d'autres points semblables. Nous devons aborder la solution de ces questions qui font partie de celles qu'il importe grandement de résoudre par une loi internationale. Nous ne le pourrons que si nous abordons d'abord la question de principe disant que la limitation additionnelle sera adoptée.

J'ajoute une autre considération : il est désirable que tous les navires transportant des passagers soient soumis aux mêmes lois. C'est un avantage moral pour ceux qui transportent les passagers telles que les lignes transatlantiques. Elles luttent à armes égales, il importe que toutes aient les mêmes obligations vis-à-vis de leurs passagers et je pourrais prendre ici un exemple douloureux, celui de la « Bourgogne ». Si la Cour avait jugé le capitaine en faute, l'armement aurait fait abandon et cela aurait pu jeter, dans une certaine mesure, du discrédit sur la Compagnie transatlantique.

Dans ces conditions, je me permettrai de demander tout simplement, pour les raisons que je viens de donner et qui ont été empruntées en grande partie à ce qui a été dit auparavant, que vous décidiez qu'il y a lieu d'admettre la responsabilité de £ 7 par tonne indépendamment de la responsabilité pour le dommage matériel et du sort du navire.

Quant à savoir si elle sera indépendante de la limite de £ 8 par tonne pour dommage matériel, ceci semble un point accessoire et au point de vue du but que nous poursuivons — l'unification internationale —, il vaut mieux suivre la loi anglaise qui a fait ses preuves.

Mr Frederick M. Brown (U. S. A.). — Mr President and Gentlemen of the Conference, I wish first of all to thank you for the honour which I understand has been bestowed upon me, and which has come as a great surprise to me. I want also to bring to this Conference a message from America, and the heartiest kind of greetings. It is not to be supposed because I am the only representative from America that interest in the deliberations of this Conference is small; it is quite the contrary. But it has happened most unfortunately that the time chosen for the meeting of this Conference is exactly that time when the Courts of our country, especially the Superior Courts, are just beginning. Therefore almost all of our active lawyers are detained in America, and as it has been the practice to send lawyers to this Conference, that explains why I happen to be here alone.

It may not perhaps be amiss, in venturing to address this Conference for the first time, for me to say just a word about the position of America in general. We are not a shipowning nation. It has been the policy of Congress to offer no encouragement to the building or owning of ships in America. Americans are in general not allowed to obtain an American Register unless they build their own ships, and it is so expensive with us that it practically cannot be done. We are therefore a nation of cargo-owners and freighters, and our interests, as I need scarcely tell you, are very large in that direction. The interest therefore of my country is vastly different from that

of possibly every other country, certainly of most other countries here represented. I had occasion at the Conference of Venice to go into that subject, and I think I need not now enlarge upon it. It will however explain a number of the votes which I shall doubtless be compelled to cast in this Conference.

In the past few years, especially since the Conference of Venice, I am pleased to say that the cause of the unification of the Law Maritime has made great progress in America *(Hear, hear)*. That has been due in a large measure to the efforts of Judge Putnam, who is a member of this Committee, of Mr Burlingham, who was a delegate at Brussels, and of Judge Noyes, also a delegate at Brussels and a Judge of our Federal Court of Appeals. The views of these gentlemen have been extremely broad. They have not paused to consider narrow national differences, but have brushed them aside where it seemed evident that the interests of the world at large were overwhelmingly in favour of one course or plan, although some minor feature of that course might involve disadvantage perhaps to our country. I shall try as far as I can to follow that policy here and elsewhere. Nevertheless it would be impossible for me in this Conference (it would do you gentlemen no good if I were to do so) to vote in each case in favour of what may now appear to be the only possible system of unification of laws, if after the adoption of resolutions in favour of that system at this Conference it would be to my mind clearly impossible to obtain the concurrence of America. If, on the other hand, I were to feel myself obligated to cast my vote here wholly in accordance with the views of a majority of the American interests, were an American vote now taken, I should doubtless be compelled to vote in favour of only such a system of laws as now prevails in our country. I

need scarcely say that I shall not do that, but I shall vote in favour of such policy or plan of unification as seems to me to offer advantages to the world at large, and a possibility of adoption in my country.

In analyzing the rights and liabilities between shipowners and others it has been suggested that there are four different relations for the consideration of this Conference.

In the first place, there are the relations between the owners and members of the crews of their own vessels. Those, it as been said, may properly be regulated by National laws. With that view, I am in entire accord; and I ought to add, although perhaps it is not necessary, that it seems to me that there ought to be a general understanding that the laws of the country whose flag the vessel flies should be recognised and enforced everywhere else in the world.

In the second place the relations are to be considered between shipowners and the labourers in port. There I think, and I believe I am in accord with all others here present, that the laws of the country of the port should govern. And there again I think the general understanding ought to be that once the rights and liabilities have been fixed by the laws of that country, those rights and those liabilities should be recognised and enforced troughout the world.

Now as to the principles of law that should govern shipowners' substantive rights and liabilities of the other two classes that have been mentioned — those growing out of the relations between shipowners and the passengers on their own vessels, and out of the relations between shipowners and other persons — I apprehend a comprehensive agreement on the principles of substantive law that should govern will be practically impossible. In

England, for instance, the rule prevails that these relations may be freely governed by contract, even where the parties choose to contract away their liability for negligence. Those principles will not obtain acceptance I am sure in America, and I believe that they will not obtain acceptance in certain other countries. I shall therefore not pause to discuss what ought to be the substantive rule of law upon those points.

I do not overlook that one of the earlier speakers has said, I think, that all relations of this kind, at least relations between shipowners and their own passengers, might be regulated by a contract between those persons, and that the principle was well recognised everywhere. Certainly my country furnishes an exception to that statement, and I am inclined to think that there are other exceptions. The rule in America is that common carriers have a public duty to perform. They may make contracts that are reasonable, and they may adopt, aside from contract, regulations which are reasonable, but it is not regarded by our Federal Courts as reasonable for common carriers to contract against their own negligence, or the negligence of their servants.

Now I will pass from the questions that are before this Conference only I believe in a collateral way, and I will address myself to the question of a limitation of the liability of shipowners. Upon that subject the speakers who have preceded me, if I have understood them rightly, have bent their efforts principally to justifying the adoption of so large a limit of shipowner's liability as is now proposed. The point of view of my country is precisely the opposite. We start with the point of view that a shipowner's liability should in general be unlimited, and the difficulty with us is to persuade us that it ought to be limited at all. In our Act of Limitation of Liability of 1851 the rule of law pre-

vailing on the Continent was adopted, that of limiting the liability of shipowners to the value of the vessel, and the value of the vessel was construed by our Court of last resort to mean the value of the vessel after the accident, although a law of similar wording in England was construed just the opposite way. At the Diplomatic Conference in Brussels the delegates of the United States voted in favour of a double form of limitation similar in principle, though not in form, to the limitation which was recommended by the Conference of Venice, such an alternative system being more advantageous to shipowners than any system of limitation now in force. I believe that that method of limitation although of itself disadvantageous to the special interest of my nation, will very probably in the end find acceptance in America. I am hopeful that it will. The votes upon the subject in our Maritime Law Association have been extremely close, but sentiment is certainly tending in that direction.

With reference to the measure of redress for death by negligence, the situation in my country is wholly different for the reason that the law maritime as expounded by our Federal Courts affords no redress whatever in cases of this kind. Death claimants in my country can scarcely hope for better treatment than to enjoy privileges equal with those of claimants for loss of property. Some of you gentlemen know already no doubt that there is now pending before the Congress of the United States a Bill for conferring upon the representatives of persons whose lives have been lost at sea a right of action against negligent shipowners. That Bill has not yet been passed, but it has been so amended in Congress as to preserve expressly the right of limitation of liability conferred by the Act of 1851, to which I have already referred. That amendment shows pretty clearly I think that it will be impossible to obtain

in our country the enactment of a law which shall increase, for the benefit of death claimants, the liability of shipowners beyond the value of the vessel at the end of the voyage, or after the disaster.

I shall be therefore compelled to vote against any resolution or any provision in the draft-treaty, the substance of which will be to create a personal liability on the part of the owner in addition to and aside from his liability up to the value of the vessel after the disaster. That does not however prevent us from according to the representatives of persons whose lives have been lost, or those who have been injured, a remedy beyond £ 8 per ton, where a value in excess of that sum survives the disaster. The system therefore which I think may possibly be adopted in America would be one in which there should be two alternatives open to the shipowner. The one alternative would be to abandon his ship, her freight and her appurtenances, or the value of them, in full satisfaction of all claims for loss of property as well as for loss of life and personal injuries; and the other alternative would be to pay into Court such reasonable lump sum per ton as the treaty may fix. As to what that sum ought to be, the delegates of the United States at Brussels voted, I think, in favour of an £ 8 limitation in respect of losses of property. When that action of theirs was considered at a meeting of the Maritime Law Association in America, it was, not unqualifiedly, approved, but the vote at that meeting was to the effect that the amount of the limit was not a proper one. The principle of an alternative limit was, however, approved. Another vote has recently been taken upon the same subject, and also upon the subject of the amount of limitation in case of personal injuries and loss of life, and it is the view of the majority who voted at that meeting (it is the view also I am sure of the majority of

the country at large) that whatever amount in pounds per ton shall be fixed, the limit should be greater than £ 8 a ton for material damage, and should be greater than £ 15 per ton for loss of life, personal injuries and material damage all taken together.

Now I fear that I should take up too much of the time of this Conference if I were to make an argument upon the reasons which seem to me to support these conclusions, and I shall reserve anything of that kind which it seems expedient to say until perhaps I may receive some further question or invitation upon the subject, because I fear that the deliberations of this Conference would be too prolonged if each of us were to attempt a full explanation of the reasons for his conclusions.

M. Paul de Rousiers. — Messieurs, je demande la parole tout d'abord pour vous faire part que je suis autorisé par le Comité central des armateurs de France, qui représente en pratique tout l'armement français, à vous dire que les armateurs français seraient disposés à se rallier à la proposition consistant à faire peser sur eux une responsabilité nouvelle de £ 7 au cas de dommages corporels, mais il est bien entendu que ce supplément de responsabilité que les armateurs veulent bien accepter dans un désir d'unification en communion d'idées avec le Comité Maritime International, — ils l'acceptent précisément dans les termes où il existe actuellement en Angleterre. Or, à ce sujet je vous demande la permission de vous présenter une observation de détail. Par le fait d'une inadvertance — que je puis bien avouer, — l'Association française de Droit Maritime, dans la formule qu'elle vous a présentée et qui se trouvait dans le rapport de M. de Valroger, a fixé £ 7 par tonne de jauge *brute*. Or, dans l'article 503 du Merchant Shipping Act, ce n'est pas la

tonne de jauge brute qui est prévue, c'est le tonneau de jauge net, mais en y ajoutant les espaces pour les machines, lorsqu'il s'agit d'un navire à vapeur. Je vous demande la permission de lire cet article 503, qui dit : « the tonnage » of a steamship shall be her gross tonnage without deduc- » tion on account of engine room space. » Et : « the ton- » nage of a sailing ship shall be her registered tonnage » provided that there shall not be included in such tonnage » any space occupied by seamen or apprentices and appro- » priated to their use. »

Je remarque que cette différence entre tonnage brut et tonnage net n'a pas échappé à notre collègue M. Farman. Je trouve en effet, dans la lettre qu'il a écrite au Comité Maritime International ce qui suit : « Je dois toutefois insister pour que le mode de constater le tonnage sur lequel cette limite de £ 7 est à calculer, soit celui actuellement en vigueur dans notre pays en vertu du Merchant Shipping Act pour constater la limite de la responsabilité des propriétaires de navires. »

Par conséquent si nous maintenons la formule proposée nous manquerions au but que nous poursuivons.

M. Le Jeune. — Je vous prie de ne pas insister sur ce point. Mettons £ 7 par tonne en laissant à la Conférence diplomatique le soin de préciser.

M. Lyon-Caen. — Parfaitement.

M. R. Verneaux. — Messieurs, comme vous l'a dit M. de Rousiers l'armement français serait disposé à accepter la responsabilité nouvelle et personnelle de £ 7 par tonne proposée à la conférence, mais l'armement français accepte ainsi par rapport à la législation actuelle une aggravation assez sensible de responsabilité.

Il désire en conséquence que l'œuvre soit pratique, que la loi nouvelle éteigne des difficultés et n'en fasse pas surgir de nouvelles. Or, il me semble que pour faire une œuvre pratique il importe de dire que le gage de £ 7 appartiendra exclusivement aux créanciers pour dommages corporels et que ceux-ci n'auront pas de recours subsidiaire sur le gage constitué par le navire et le fret. Si, en effet, vous admettez ce recours subsidiaire, je crains que les procès ne s'éternisent. En effet, les créanciers pour dommages corporels, c'est-à-dire les victimes de naufrages ou d'accidents — généralement des héritiers, des mineurs, — ne peuvent pas transiger. Si vous accordez à ces réclamateurs un recours subsidiaire sur le patrimoine de mer, c'est-à-dire sur le navire et sur le fret, vous donnez par le fait même naissance à des contestations interminables.

Je crois donc que la solution pratique consisterait à dire d'un côté : vous avez le navire et le fret pour les dommages matériels; d'autre part : vous avez une action personnelle jusqu'à concurrence de £ 7 par tonne sur le patrimoine de l'armateur. Les créanciers pour dommages corporels n'ont que ce gage de cette façon. Je crois qu'on obtiendra ainsi une solution bien plus pratique et évitant bien plus de difficultés qu'en admettant un recours sur le gage des créanciers pour dommages matériels. Et c'est dans ce sens que je demande à la Conférence de se prononcer.

Mr Douglas Owen. — I am not quite sure, Sir, whether I followed correctly the gentleman who spoke last but one, but I understood him to say that the English liability was calculated on the net tonnage. Did he say that?

M. Louis Franck. — Mr de Rousiers said that, yes.

Mr DOUGLAS OWEN. — As I understand the English law of liability, practically it is on a steamer's gross tonnage, less a deduction for crew space. That is the way it works out. I am in the habit myself of regarding the crew space — of course it must vary — as about 5 per cent of the total tonnage. It will vary more or less, but it is probably something like that in a tramp steamer anyhow. I do not wish to be taken as speaking accurately, but that is my own rough calculation.

Mr Sieveking this morning quoted the various German Shipping Authorities who had agreed, as I understood, to the British principle of liability for life claims.

I had it rather in my mind that he was considering the British law as it will be when our new code is adopted, under which the shipowner will have the right to abandon his ship, and so acquit himself of liability, if the ship be worth less than the amount of the claim.

Dr. SIEVEKING. — No, no.

Mr. DOUGLAS OWEN. — That is not so! Then if Mr Sieveking means that the German view is to accept the British Law as it now is, that does alter my opinion.

Dr. SIEVEKING. — It is the value of the ship after the collision for cargo-claims. That has been settled in Brussels.

Mr. DOUGLAS OWEN. — If what you advocate for life claims is the British Law as it exists to day I should agree with you, but I do not agree with the other proposition. I think the British principle is right : in case of life claims there should be no quittance for liability by abandoning the ship. I think that the liability should be not merely

personal, but that it should remain a fixed liability, not to be got rid of by abandoning the ship.

I may say that as regards my suggestion of £ 8 as the amount instead of the £ 7 and a further right to share in the £ 8 due to property claimants, I had it in my mind that in practice £ 8 is sufficient for the liability for life claims. I am not now speaking of the case where a shipowner is liable to his own passengers, but of third party actions, and I am informed that that is the opinion and the experience of leading Solicitors in London who concern themselves with this class of business. That is why I suggested £ 8 instead of the £ 7, because I thought that the extra £ 1 would bring more closely together the difference between the practical £ 7 and the theoretical £ 11, and would be acceptable on those grounds. But further my suggestion was based largely on what seemed to me the injustice, or I think I might say the absurdity, of giving life claims a lower value than property claims. I consider that life should stand on at least as good a footing as property claims, and I will go further and say that it should be impossible to escape liability for them by abandoning the ship. But if the proposal is to adopt the existing British Law I have certainly no desire to press my proposition. I put it forward rather, as I said this morning, as expressing own personal views; and having put it forward I am content to let it rest there, and I have no desire to press it; but I do feel strongly that cargo claims and life claims should be kept absolutely distinct and while I cannot affirm it from my own knowledge, I have good authority for the belief that this is also the view of our British Board of Trade.

M. Darday. — Je suis autorisé à déclarer, au nom de l'Association hongroise, que quoique notre association ne

renonce qu'à regret à la proposition exposée par nos membres, c'est-à-dire, à la discussion de la possibilité de résoudre la question de responsabilité des propriétaires de navires par une assurance obligatoire des passagers à charge du propriétaire de navire, nous sommes disposés, pour arriver à une solution unanime qui puisse servir de base à un traité international, à nous rallier au principe de l'adoption du système anglais, c'est-à-dire de voter la proposition qui vient d'être faite au nom de plusieurs importantes associations continentales.

M. HANSEN. — Vous m'excuserez si je ne vous adresse pas la parole dans votre belle langue française, mais je ne suis pas maître de votre langue au point de pouvoir l'employer dans les explications que j'ai à donner.

***

When I dare to say a few words with regard to this question that is on the programme now, it is not as a delegate from Denmark in the sense that the question has been settled between the Danish shipowners. It has not been put before them and I am only speaking on behalf of the Danish Committee who agree in our views. Denmark is of course only a small nation, but we have a good deal of shipping and are much interested in what is going on in the shipping world.

Taking it generally with regard to dividing the question into four different ones, as has been put here, I must say that, of course, the question of crew should be left out altogether; and, as far as I understand, the discussion here is limited to the question of the passengers. I must say that we should like — I am speaking now entirely as a practical shipowner — that the question should also be extended if possible to the harbour labourers. It is a

question in the shipping world I think as difficult to solve as the passenger question in collision cases. We practical owners (I am speaking entirely as a tramp-owner with a considerable fleet trading all over the world) experience such difficulties with the harbour labourers and their insurance, and so much has to be paid in each different port for the insurance of the labourers, that really considering that these questions we raise here are in the common interests of shipping, we ought not to leave the question of the harbour labourers alone, but also ought, if not on this occasion, on some other occasion, to bring it before the Association so that the members can have it settled in some international way. As it now is, it is a nuisance to shipowners, to say the least of it. However I shall leave the subject, as I understand it is not entirely on the programme now, to some better day when the Association may have an opportunity of dealing with it.

With regard to the liability of shipowners, I entirely agree with what has been pronounced by Dr. Brandis. I think we can fully follow what he has said there, and that the question is best solved by adopting what was passed at the Brussels Conference. I think on this we ought also to follow England in a considerable measure. It is certain that we cannot get outside England in this question. England is a very important factor in the shipping world. England has a very large fleet and England is the first nation that has tried to solve the question. Therefore let us go as far as we can to follow along with England on this subject, aud I am sure this will be the practical way of solving the question.

I have just had the pleasure of hearing Mr. Douglas Owen's explanation, otherwise I would have taken the liberty of asking a few questions which I shall now leave out, as I understand the matter better. As to the £ 7 in

itself, I never have understood what it meant really. Now I am told to-day that it means that the practical Insurance people in England have found that it really approaches in a way to the risk run. I never heard that before, and I am glad to learn it here, because I always thought it was an imaginary figure.

Mr DOUGLAS OWEN. — So it was. It may happen to fit, but there was no logic in it at all.

Mr JOHAN HANSEN. — I am glad to hear that, because as a shipowner I may say, taking the broad view, we are really not much interested in whether it is £ 7 or £ 8. What we are interested in is to get unification, so that we have unity all over the world, and that we know where we are. (Hear, hear.) That is the principal question for us, and I urge as a practical shipowner to this Association that we go as far as ever we can to get this unification so that we have it settled and that we have not this sword hanging over us wherever we go. I need not illustrate it by examples, but take the thing as it is in England now, and Scotland. I am sure all practical owners would know the risks we run there with our property after a ship is lost. Perhaps you cannot do more in England than is done, but if you go to a Scottish Port I believe that not only can they arrest any property belonging to the same Company, but belonging to the same man, and even arrest you yourself, as far as I know. This is going very far and it is running a considerable risk which we now have to insure at large premiums, whereas if the law was international I am sure with Lloyds or the present Insurance Companies, knowing what the risk would be, which in itself is really a very small one, we should be able as shipowners to insure it at a very small premium. If we divide it among

ourselves on the shipping of the whole world it cannot amount to very much. We ourselves had 27 years experience as shipowners with a considerable fleet, which is now 49 steamers, and we have never had a chance of a risk of this kind. It has been insured, and we have paid considerable amounts for it. The only place where you can insure it now is I believe at Lloyds. It has been insured there and we have never had the chance of any risk; and I look upon it, in the same way as some of the gentlemen who have spoken, that that risk is in itself a small one. It is not likely to happen very often. But when it does happen it may be a very serious one. It means that Insurance Companies with large funds at their back can easily take the risk at a small premium. I am sure that owners would go very far for the sake of unification. I do not think that owners would stick at a trifle and from theoretical reasons would object to the £ 7 per ton. On the whole, I have the idea that they would gladly accept it just to get the matter international.

I shall not enlarge on this question further, but in itself I believe it is an injustice that is done to the owners that they have to pay for this risk. I do not see why we really should have to pay for this risk. I shall not go further into the question as it is out of order, but I would be very glad to explain my views. I believe our former President has very strong ideas on that point, and I quite agree with him on that point; but of course that is out of the question now, so I shall not go into it.

It seems to me that having agreed to the £ 8 for the cargo, we must follow now with the £ 7 for life, not from humanitarian reasons — I do not believe in that — but simply from business reasons. We must do it to get out of the difficulty. I do not see that there is any other way out of the difficulty, We are sure, as Mr. Douglas Owen

has said, to have the whole of the opinion of the English shipping world against us if we do not follow in that; and, therefore, from practical reasons, as shipowners, I say : let us agree to this, and let us have it solved as soon as possible through diplomatic sources so that we as shipowners may not have so many sleepless nights with the risks we have on our heads.

M. TALLER. — Je m'excuse auprès de la Conférence d'intervenir dans la discussion attendu qu'au fond, je n'ai aucune compétence pour trancher le problème qui vous est soumis.

Au moment où on va passer au vote, je demande un éclaircissement sur un point qui n'a pas été touché jusqu'à présent. Il s'agit de créer à la charge de l'armement un supplément de gage pour les victimes de dommages corporels. Du moment que notre représentant français de l'armement ne soulève aucune objection sérieuse à la pensée que l'on institue ce gage supplémentaire, je serais mal venu pour combattre la proposition. Cette innovation — on l'a dit, — nous rapproche d'une entente internationale et si je comprends bien les directions que les débats ont suivies, ce que nous faisons aujourd'hui c'est surtout un travail complémentaire de l'avant-projet qui a été délibéré à Bruxelles et qui se trouve en suspens. On nous demande d'être les auxiliaires de la diplomatie pour préciser cette question à l'égard des dommages corporels. Voici la question sur laquelle j'éprouve un embarras parce que je rapproche nécessairement la motion qui vous est proposée de la proposition de l'avant-projet de Bruxelles. J'ai relu, ce matin, l'avant-projet qui a été arrêté l'année dernière et vous savez certainement — je ne me trompe pas quoique je n'ai pas fait partie de cette délibération, — qu'on a posé à Bruxelles un principe extrêmement impor-

tant au sujet de la responsabilité. Autant que je comprends, c'est à raison de chaque voyage que l'armateur expose une responsabilité additionnelle de £ 7 par tonne, mais le projet qui a été voté l'année dernière contient une disposition grave et importante sur la détermination du mot « voyage ». Ce n'est pas l'expédition toute entière, c'est une tranche d'expédition. Le voyage est censé terminé au premier port d'escale, de relâche où arrivera le navire. J'estime que si nous sommes logiques, nous allons appliquer le même principe que pour le gage sur lequel on s'est mis d'accord à Bruxelles.

Or, j'ai peur que dans ces conditions, nous ne fassions un véritable saut dans l'inconnu et que l'armement continental en acceptant ce surcroît de charge, ne sente pas toute la gravité de cette décision.

Voyez un navire qui part de Bordeaux pour l'Amérique du Sud et qui est appelé à faire plusieurs échelles : Dakar, Bahia, Rio, Montevideo, avant d'arriver à destination qui est peut-être Buenos-Ayres.

Je ne sais pas si vraiment il serait difficile d'envisager une situation comme celle-ci. Ce navire peut entrer en collision plusieurs fois. Un abordage peut survenir dans son expédition avant de toucher Dakar, qui peut provoquer l'anéantissement du voyage, tout en laissant le navire sauf. Plus tard, il peut encore avoir un abordage. Il s'agit de savoir si vraiment nous allons interpréter ici la responsabilite de £ 7 par tonne dans le même sens que la Conférence diplomatique de Bruxelles l'a fait.

Malgré l'incertitude qui règne un peu dans ma pensée — faute d'avoir pu prendre connaissance d'une manière précise de l'avant-projet de l'an dernier —, la Conférence comprendra les raisons de ma perplexité. En droit anglais le mot « voyage » comprend toutes espèces d'accidents, donc si le navire commet dans un même voyage plusieurs

accidents, ce n'est pas une fois que pèsera sur lui la responsabilité proposée, mais il faudra multiplier cette responsabilité par deux, trois ou quatre. Il y a évidemment là un risque assez sérieux pour hésiter...

M. Le Jeune. — Permettez-moi de vous interrompre. Précisément les chiffres qui ont été cités au point de vue de la charge supplémentaire que la proposition nouvelle imposerait aux armateurs, ont été extraits principalement de statistiques anglaises qui comprennent tous les incidents que vous signalez. Elles supposent même une responsabilité plus lourde que celle qui est proposée. En effet la définition du voyage, prévue dans le projet de convention diplomatique, donne une situation plus avantageuse à l'armement que celle qui est faite actuellement à l'armement anglais.

La charge qui vous a été soumise, n'expose pas à l'imprévu comme vous le pensez, puisque le cas est absolument similaire.

M. Louis Franck. — Est-ce que vous me permettez d'ajouter un autre fait qui vous intéressera ? C'est qu'en Belgique, dans la pratique, il existe des polices d'assurances corps qui contiennent la clause qu'après chaque accident le capital assuré se reconstitue complètement de telle façon que sans devoir payer une nouvelle prime, on est toujours assuré de cent pour cent et cela n'est pas considéré comme représentant une charge additionnelle sérieuse. Et je viens de demander à mon éminent confrère M. Brown, qui a une grande expérience, si son souvenir est différent.

M. Taller. — En tous cas, je pense que nous n'avons pas à décider la question et que le principe général restera entier et s'appliquera aux deux responsabilités.

M. ULRICH (Berlin). — C'est pour répondre à ces réflexions très justes qui nous ont été faites, que nous avons arrêté à Bruxelles deux systèmes différents : le système du projet A rend l'armateur responsable pour chaque voyage, le système B pour chaque accident. C'est la différence entre ces deux systèmes et jusqu'ici on n'a pas encore choisi définitivement. Nous ne savons pas encore s'il faut accepter le projet A ou le projet B. La question est donc encore en suspens et on ne peut pas bien répondre à votre question sans avoir arrêté le principe.

* * *

Ich würde bitten mir noch einige Bemerkungen zu gestatten zu der Frage die uns augenblicklich beschäftigt.

Die Frage wie sie uns vorgelegt wurde, ist : « Sollen wir das « système anglais » acceptieren, d.h. £ 8 and £ 7 resp. wie es Ihnen auseinandergesetzt worden ist, also £ 15 im ganzen für was die « lésions corporelles » betrifft. Ich glaube wir sollten uns davon heute nicht mehr entfernen, denn die Frage, wie sie uns vorgestellt worden ist, ist formell. Darüber haben wir uns schlüssig gemacht in den verschiedenen nationalen Vereinen. Wenn wir uns aber in eine Diskussion einlassen sollen ob es besser ist £ 8 für Sachenschäden und £ 8 per Tonne für Personenschäden anzunehmen, so werden wir zu Einigung heute nicht mehr kommen. Und wir wollen doch das Werk das uns beschäftigt, möglichst durch diese Konferenz entscheiden lassen. Wir sagen : « Ja, wir haben die Frage nach praktischem Gesichtspunkt geprüft und wir stimmen zu. » Dann wird dass eine Hilfe für die Conférence diplomatique nächstes Jahr.

Es lassen sich Gründe dafür und dagegen geben ; ich will darauf nicht eingehen. Die Motion die Ihnen jetzt

vorgelegt ist macht auch der ganzen Sache nicht ein Ende. Nur wird die Prinzipfrage entschieden ohne die verschiedenen Detailfragen anzurühren, die den Landsgesetzgebungen überlassen bleiben sollen.

Und die Frage des Verschuldens, die zu Anfang der diplomatischen Konferenz vorgestellt ist, ist fortgelassen. Ich glaube die Motion ist so annehmbar für alle Herren; man kan sie stimmen und man fördert dabei das Werk der Diplomatischen Konferenz.

Eine andere Frage möchte ich noch erwähnen wegen der Haftung per Tonne brutto oder netto. Hier auch sollen wir uns nicht den Kopf brechen. Die Frage der Schiffsvermessung muss aufgeklärt werden. Sie wissen dass die Englischen festhalten an ihren Schiffsvermessungsystem, und wir haben gesagt : « wir acceptieren alles was die Englischen vorschlagen um einig zu gehen. » Wir sind nicht expert genug um über diese Frage hier entscheiden zu können. Ich spreche nochmals den Wunsch aus dass die Herren Anwesenden sich möglichst entschliessen können die Motion, die heute vorgestellt ist, zu stimmen und dadurch die Sache zu fördern.

Mr Eliel Löfgren (Stockholm). — Mr. President and Gentlemen. As a representative of the Swedish Association I should only ask to get it noted on the report of the Conference that the delegates of Sweden really are not in a position to give a final and binding vote on behalf of that Association as to the special question of instituting an additional personal liability of £ 7 for shipowners in the càse of personal damages, as the Swedish Association has not had the opportunity of fully discussing this in a general meeting.

The delegates of Sweden are however none the less prepared to vote for this additional personal liability of

£ 7, as we beg to point out that we express thereby a personal opinion that this is the only way under the circumstances which leads to a result of unification. We hope also that we shall be able to have this our opinion confirmed by the Swedish owners and insurers.

M. le Dr MARTINOLICH (Trieste). — Excusez mon mauvais français : je n'ai pas l'habitude de votre belle langue; cela n'empêche pas que moi, comme nous tous à Trieste, nous l'aimons et l'admirons.

L'Association autrichienne est parfaitement d'accord avec l'avis imprimé de notre ami M. Franck.

Nous pensons aussi que la meilleure manière de parvenir à un accord est de se rallier au système anglais, non seulement pour les raisons d'opportunité qui sont bien connues. mais aussi parce que nous trouvons cette solution juste et équitable.

Nous estimons aussi qu'il n'y a pas lieu d'entrer dans des discussions au sujet des questions de détail et qu'il suffit de s'en tenir au principe.

En ce qui concerne la répartition de la garantie entre les deux classes de créanciers, nous sommes d'avis que le système le plus pratique est celui de distribuer la garantie et dans le cas où celle affectée aux dommages corporels ne suffit pas, de faire concourir ces créanciers avec ceux pour dommages matériels Nous sommes d'accord sous ce rapport avec le rapport présenté par M. de Valroger et nous proposons d'éviter des discussions qui ne pourront que retarder la solution.

M. SMEESTERS (Anvers). — Je désire poser une simple question : il est bien entendu qu'il n'est pas question d'abandon en nature?

M. C. Le Jeune (Anvers). — C'est spécialement excepté pour les accidents de personnes.

M. Jacq. Langlois. — Messieurs, je pense qu'il serait très utile de définir au moins si vous calculerez les £ 7 sur le tonnage brut ou net. (*Interruption*) Messieurs, vous devez le faire ; il y a des différences jusqu'à 30 % entre le net et le brut. Il faut donc absolument dire si c'est sur le tonnage brut ou net que vous voulez appliquer votre système.

M. Le Jeune (Anvers). — L'impression qui se dégage de la discussion est que l'on veut, pour le moment, suivre l'application anglaise ; c'est en partant de cette idée qu'on a mentionné le tonnage brut, mais il s'est trouvé que cette signification du mot donnée pour le mot « brut » ne répondait pas exactement à la réalité en pratique anglaise et pour n'avoir pas à préciser ce mot on l'a effacé purement et simplement en réservant ce point et en le laissant à la Conférence diplomatique.

M. Louis Franck. — Il y a un moyen de concilier tout le monde : que M. de Rousiers ne s'oppose pas au maintien du mot « brut » sauf à considérer comme jauge brute ce qui est la pratique actuelle d'après la loi anglaise. La discussion démontre suffisamment qu'il s'agit d'appliquer la loi anglaise telle qu'elle existe actuellement.

M. Langlois (Anvers). — Laissez-moi vous dire qu'il y a des vapeurs accusant une différence de 20 ou de 30 % entre le tonnage brut et le tonnage net. Si ces vapeurs transportent des passagers, la différence peut encore devenir infiniment plus grande. Si, au contraire, c'est un voilier, vous n'avez pas cette grande différence et cepen-

dant votre règle doit s'appliquer également à l'un comme à l'autre. Vous aurez un tonnage qui sera nécessairement le tonnage net. Si nous autres, du continent, nous acceptons cette surcharge de responsabilité en augmentant de £ 7 celle qui pèse actuellement sur les armateurs, est-ce que ce serait donc demander trop aux armements anglais de nous donner le tonnage net ? Il me semble que nous aurions alors une base sur laquelle on pourrait discuter et se mettre d'accord sans rien laisser à l'inconnu.

Un membre. — Est-ce que nous ne pourrions mettre « responsabilité additionnelle personnelle de l'armateur » ?

M. Le Jeune. — Il vaut mieux maintenir le texte, mais c'est bien entendu.

J'ai devant moi un texte clair et suffisant, surtout après les explications qui ont été données. Je pense que de l'ensemble de nos explications et des vues exprimées ici qui ont été consignées au procès-verbal, il résultera nettement que c'est bien dans le sens de la loi anglaise que vous entendez comprendre le mot « jauge ».

S'il y a des oppositions, qu'elles veuillent bien se prononcer et nous soumettre des amendements, mais en attendant je me trouve devant ce seul texte avec l'interprétation de M. de Rousiers. Il n'y a pas d'opposition ?

Mr Douglas Owen. — May I ask whether the reference to tonnage is designedly free of reference to whether it is gross or not?

Mr Louis Franck. — Yes ; that has been done under the observation of Mr de Rousiers in order that we have not to formulate the draft of the text.

Mr DOUGLAS OWEN. — We have already agreed in the case of cargo. Should not we naturally do the same in the case of life?

Mr LOUIS FRANCK. — We must leave it to the Diplomatic Conference to draft it exactly.

Mr FREDERICK M. BROWN (New-York). — Mr. President, I fear I am in a very sad minority upon the subject. Nevertheless in order to put before the Conference the views of America, I feel that it is my duty to ask for an amendment in two respects to the resolution of Mr Franck and his associates.

In the first place my amendment proposes to add at the end of the first paragraph the words « to be available only in the event that the vessel, her freight and appurtenances, or their value, be not surrendered by the shipowner in satisfaction of his liability »; that is to say the general provision of the law as it now exists on the Continent and in America, that an owner may be released from all liability by the surrender of the vessel, her freight and appurtenances, shall still continue.

My second amendment will be to insert in the second paragraph of the resolution now before this Conference before the words « £ 7 per ton » the following words : « *some sum exceeding* £·7 per ton ». That voices the views of the great majority of my countrymen that the limit as now proposed is too small.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK).

M. Brown propose un amendement qui consiste à ajouter au premier paragraphe de la motion la réserve que cette règle ne s'appliquera que dans le cas où le navire et le fret n'ont pas été abandonnés. Ensuite au second paragraphe, il demande d'ajouter les mots « une somme excédant £ 7 par tonne ».

M. Louis Franck. — Si je puis dire un mot au sujet de ces amendements, avec la permission de M. le Président, je crois que mon excellent collègue et ami M. Brown sera parfaitement satisfait si ayant proposé ces amendements il nous laisse voter sur la résolution, car il est évident que la résolution telle que M. Lyon-Caen, d'autres de nos amis et moi-même l'avons déposée, est absolument en sens opposé des amendements qu'il propose. Ceux qui voteront la résolution marqueront donc qu'ils ne sont pas d'accord avec M. Brown et ceux qui voteront contre la motion, voteront pour les idées de M. Brown.

Mr Douglas Owen. — May I ask to have the resolution read once more ?

The Chairman. — The French or the English one?

Mr Douglas Owen. — Either.

M. le Président. — « La Conférence est d'avis qu'il » y a lieu de conclure une entente internationale sur la base » d'une responsabilité additionnelle en faveur des réclamateurs du chef de perte de vies humaines ou de lésions » corporelles. — Elle estime que cette responsabilité » additionnelle peut être fixée à £ 7 par tonne de jauge du » navire ».

Mr Douglas Owen. — I should like to add to that « selon l'usage en Angleterre ».

Mr Louis Franck. — I venture to say to my very distinguished friend Mr Douglas Owen that we want to bring this text before the Diplomatic Conference, and we do not want to have the name of any nation.

Mr DOUGLAS OWEN. — My only difficulty is about that tonnage. I do not want to press my amendment, but I am not satisfied about that tonnage.

Mr LOUIS FRANCK. — Consider it as agreed that we will do everything in our power to come in line with the British system on this point.

Mr DOUGLAS OWEN. — Very well, I withdraw my suggestion.

M. GALIBOURG. — Cela a cependant une importance assez grande parce que nous admettons par le fait même la validité de la « negligence clause ».

M. LE JEUNE. — Mais non, il n'en est pas question. Je vais mettre la résolution aux voix.

M. LYON-CAEN. — Il faudrait laisser aux représentants des différents pays le temps de se consulter entre eux. Je ne sais quel est l'avis de mes collègues et j'ignore si je puis répondre oui.

(La séance est suspendue pendant cinq minutes).
(The session was interrupted for five minutes).

M. LE PRÉSIDENT. — Voici donc la résolution :

« La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de conclure une entente internationale sur la base d'une responsabilité additionnelle en faveur des réclamateurs du chef de perte de vies humaines ou de lésions corporelles.

« This Conference is of opinion that an international Convention ought to be concluded on the basis of an additional liability in favour of life and personal injury claimants.

The Conference is of opi-

Elles estime que cette responsabilité additionnelle peut être fixée a £ 7 par tonne de jauge du navire ».	nion that this additional liability should be assessed at £ 7 per ton on the tonnage of the ship. »

Ceux qui votent pour la proposition répondront « oui ». Ceux qui votent contre la proposition répondront « non ».

Mr. FREDERICK BROWN (New-York). — No, unless amended.

Mr. SERENA (London). — Mr. Chairman, I stated this morning that I could not vote for Great Britain as a body, but I am perfectly prepared to vote in my own individual capacity, provided it is clearly understood that the tonnage referred to is to be in accordance with the English law at present existing.

(*La proposition est votée par toutes les nations, à l'exception des Etats-Unis et du Japon. — The motion si voted by all the nations, the United-States and Japan excepted*).

La séance est levée. — The session adjourned.

MERCREDI, 11 OCTOBRE 1911

WEDNESDAY, OCTOBER 11th, 1911

Séance du Matin. — Morning Sitting

SOUS LA PRÉSIDENCE DE M. PAUL GOVARE

Mr PAUL GOVARE IN THE CHAIR

Fret. — Freight

M. GOVARE. — Messieurs, nous entamons maintenant la question du fret. Je prierai la Conférence de se borner à de très courtes observations sur la question générale.

Nous connaissons tous cette question. Nous connaissons le contrat d'affrètement. Nous pourrons donc rapidement entamer la discussion des articles séparément.

La parole est à M. Sieveking, comme rapporteur.

Dr. SIEVEKING. — Mr Chairman and gentlemen I hope I shall be as short as the Chairman allows me to be; but I should like to relieve your mind of some doubts, and your conscience, perhaps, of a burden that it suffers from in looking at this very great *projet de loi* we put before you for your consideration.

The object of the London Commission was to show you that it is impossible to discuss and to decide questions of detail before arriving at an understanding as regards questions of principle. For instance you could not well discuss

the question as to whether freight has to be paid when goods do not arrive, or when goods have been sold during the voyage, or when goods have not been shipped at all, before knowing whether you are going to give freight *pro rata itineris* or not. Also you could not well discuss questions as to the dissolution of the contract, or of the cancellation of the contract of affreightment, before having arrived at an understanding with regard to the meaning or the differences between a contract whereby a whole ship has been chartered, a contract whereby a ship is hired in time-charter, and a shipment of general cargo. Until you have found the distinctions between these three sorts of contracts you cannot very well lay down rules for the dissolution of the contract; and the same with regard to the relations arising from the signing of a Bill-of-Lading, and of a Charter-party, before having well settled the relations between consignee, charterer, owner, sub-charterer, and so on. If you were to discuss and settle these questions of detail without having in view the general principles and then tried to put this patchwork together afterwards, I think the result would be the same as that which happened to an artist who did not know exactly what he wanted to do. He had before him two blocks of marble. Out of one he carved a wonderful figure, and out of the other a wonderful head. When he put them together he saw that it was a frowning head of Jove upon a very beautiful figure of Venus. You see that will not do; and if we presented this, so to say, ill-begotten child to the Conference at Brussels they would not accept it. Therefore we had this in mind in trying to codify the whole law on freight. But we are not going, and we are not able now to discuss this whole matter; because, as I said to you, first of all we must settle the general principles, and up to now only one general principle has been settled. That was

settled at Bremen : that as a rule no freight *pro rata itineris* — no distance freight — shall be paid.

Now with regard to the other principles I mentioned just now, they must be put, I think, before another Sub-Commission. Of course that is a matter which must be left entirely to the Permanent Bureau of the Comité Maritime, because you know the rule is that a Commission only has a life between two Conferences.

In discussing the first part of this Draft let us have only in mind that all the rules contained in this part are subject to be altered by agreement. Therefore do not let us discuss the preamble. It is not necessary if we keep that in mind. Secondly, let us discuss only the case of a general cargo, leaving aside the question of a whole ship having been chartered, or the question of a time-charter. Then I think, keeping these two things in mind, we can very easily begin with the discussion of part I, Articles 1 to 4, and thereby continue the discussion that we concluded in Bremen. I think if this is the intention of the Conference then we can do so, and we shall be very happy if in these two days very hard working we arrive at an understanding on the four first points.

*
* *

Je me permettrai de répéter en français ce que je viens de dire.

J'ai dit que l'intention de la Commission de Londres, en vous proposant toute la codification de la loi au sujet de l'affrètement des navires, était de vous montrer qu'il était impossible de discuter et de faire des règles au sujet des détails en passant par-dessus les questions de principe.

Vous ne pouvez faire des règles au sujet des relations qui s'attachent à la signature du connaissement ou des charte-parties sans que vous ayez réglé, au préalable, les

relations qui existent entre le fréteur, l'affréteur et le sous-affréteur. Vous ne pouvez, davantage, vous occuper de la dissolution ou de la résiliation du contrat d'affrètement sans au préalable avoir examiné les différences qui existent entre un contrat d'affrètement sur un navire entier, un contrat en time-charter et un chargement en cueillette. Jusqu'à présent, nous n'avons pris de résolution que sur un seul principe, c'est que le fret de distance est aboli et comme cela nous pouvons très bien discuter maintenant la première partie de cet avant-projet, c'est-à-dire, les articles 1 à 4. Seulement, je vous prie aussi, en discutant cette matière, de ne pas oublier que toutes ces règles sont sujettes à être modifiées par les conventions des parties.

C'est pourquoi, si vous vous bornez à discuter seulement la question du chargement en cueillette et pas le « time-charter », je crois que nous ferons œuvre utile et que nous arriverons dans ces deux jours à discuter et à terminer la première partie du projet, c'est-à-dire les quatre premiers articles.

M. C. D. Asser Jr (Amsterdam). — La préface de l'avant-projet de Londres dit que ce projet est présenté à la Conférence comme une simple base de discussion. Je crois que j'en puis conclure que la discussion ne sera pas limitée aux articles mêmes de ce projet mais qu'elle pourrait porter aussi sur des questions un peu plus générales et notamment sur la question de savoir s'il est absolument nécessaire de régler toute cette matière de fret internationalement par un traité entre les différents Etats ou bien si on peut solutionner les difficultés d'une autre manière. Le Comité Maritime International a déjà été saisi de cette question lors de la Conférence de Venise. Mon compatriote M. Loder a alors signalé, dans un discours fort clair et précis, la différence essentielle qui existe entre les

matières qu'on avait traitées jusqu'alors — l'abordage, le sauvetage, la limitatiou de responsabilité, la compétence — toutes questions régies par la loi et par la loi seule d'un côté, et d'un autre côté les questions qui se rattachent à la matière du fret et qui résultent des contrats, donc de la libre volonté des parties.

M. Loder a alors expliqué que pour obtenir l'uniformité dans cette matière du fret il n'est pas nécessaire de faire un traité international entre les différents Etats, mais qu'on peut obtenir cette uniformité en établissant des règles uniformes qu'on pourrait présenter aux Gouvernements, aux Compagnies de navigation. Ces règles les parties seraient libres de les insérer dans la charte-partie, comme, par exemple, on l'a fait pour l'avarie commune par les Règles d'York et d'Anvers.

Ce système présente cet avantage qu'on peut entrer dans plus de détails. Les traités internationaux ne peuvent pas s'occuper des détails, mais sont nécessairement liés aux grands principes, laissant aux législations nationales le soin de donner les détails de la réglementation. Cette question a été traitée à la fin de la session de Venise. On n'avait plus le temps de l'approfondir.

Je me permettrai donc de vous lire ce qui a été dit par notre éminent secrétaire général, page 723 du Bulletin de Venise :

« *Tout en appréciant l'importance du projet dont parle* » *M. Loder, je suis aussi d'avis que le sujet est tellement vaste* » *et les discussions auxquelles il va donner lieu sont d'une* » *telle extension qu'il faudra renvoyer la question à une* » *commission.*

» M. Loder. — *Je suis parfaitement d'accord et il est bien* » *entendu alors que les principes devront être discutés par* » *elle.* »

Or, jusqu'à présent les principes n'ont pas encore été

discutés. C'est pourquoi, je prends la liberté de demander à la présente conférence s'il ne serait pas opportun, avant d'entamer la discussion des articles mêmes, d'émettre une opinion au sujet de cette question préalable de procéder par l'établissement de règles facultatives, qui ne me semble pas dépourvue d'une certaine importance.

(*Verbal translation by* Dr SIEVEKING)

Mr Asser just asked the Conference whether it would be advisable to discuss the Treaty on Freight as it has been laid before you by the London Commission, that is to say to embody the Law of Freight in an International Draft Treaty, or to discuss all the rules relating to freight, but to discuss them in such a manner that it should be possible afterwards for the shipowners and cargo-owners to embody these rules in their Charter-parties and Bills-of-lading. Of course, those are two very different courses upon which Mr Asser begs the Conference to state its opinion.

M. LOUIS FRANCK. — La proposition faite par notre honorable collègue M. Asser est évidemment en elle-même fort ingénieuse.

On pourrait imaginer qu'au lieu de faire un traité international qui arrêterait les règles essentielles en matière d'affrètement, on se bornât à établir un code de principes conventionnels qui seraient comme de nouvelles règles d'York et d'Anvers, mais portant un autre nom et ayant pour objet cette fois-ci l'affrètement. Mais il ne faut pas confondre la théorie avec la pratique. Sous prétexte que les règles d'York et d'Anvers ont admirablement réussi, on a essayé de recourir plusieurs fois au même système, et on a toujours échoué.

L'International Law Association a fait des « rules of affreightment ». Elles n'ont jamais servi qu'à faire figure dans ses bulletins ! L'International Law Association a fait, sous la direction d'hommes aussi capables que l'était

M. Carver, notre regretté collègue, des règles sur l'assurance maritime « Rules of Merchant Insurance ». Elles dorment de leur éternel sommeil dans les rapports de l'Association. Pour l'avarie commune, le succès n'est pas dû au procédé adopté ; il a d'autres causes, indépendantes de l'International Law Association, à savoir l'intérêt des armements anglais et l'appui des Protecting Clubs. Ces raisons ne se présenteraient pas dans notre matière. Je prie donc la Conférence de ne pas entrer dans cette voie.

C'est après mûre réflexion que nous avons pensé que l'on pouvait aboutir seulement sous la forme de convention internationale, et c'est l'originalité de notre œuvre d'avoir réussi à faire ce qui paraissait impossible : de la législation internationale. D'ailleurs, quand nous aurons examiné tous les articles, nous pourrons encore décider quelle est la forme que nous allons donner à la convention, mais pour moi, la question a été résolue aux conférences antérieures parce qu'il a été décidé qu'on rédigerait un traité. Une commission a été nommée ; elle s'est réunie et il me semble que nous devons nous en tenir à cela.

* * *

My remarks were briefly these. Mr Asser has asked whether it would not be quite as practical, instead of drafting an International Treaty on these matters, to simply draft a codex of rules which parties would, if they should choose, adopt at their liberty. I said that it is not because the York-Antwerp Rules have been a success that the same method would be a success in any other direction. It has been tried over and over again, and it has always been a failure.

Herr R. Ulrich (Berlin). — Meine Herren, ich kann nur bestätigen was von Herrn Franck ausgesprochen

worden ist. Es ist ganz vergebens noch einmal den Versuch zu machen auf dem Wege der Privatverständigung zwischen Befrachter und Rheder allgemeine Regeln aufzustellen welche den Frachtvertrag ordnen. Ich habe ein gewisses Anrecht darüber zu sprechen, weil ich an allen den Konferenzen theilgenommen habe. Die International Law Association hat in Goole, Bremen, in Hamburg, in Antwerpen, später in Brüssel auch einmal über diese Frage verhandelt; es sind ganz ausführliche und genaue Regeln aufgestellt worden welche die Verpflichtungen der Parteien aus dem Frachtvertrag regeln. Es hat sich gezeigt dass es unmöglich gewesen ist diese durchzuführen. Und in früheren Jahren ist man an das Comité Maritime International angetreten sich doch mit der Frage der Regelung der Konnossementsklauseln zu beschäftigen; das Comité Maritime International hat es abgelehnt, angesichts des Misserfolges der International Law Association, die Sache weiter zu besprechen.

Ich möchte abrathen dass wir nochmals diesen Weg betreten; er ist aussichtslos und wir thun besser wenn wir nunmehr dem Weg folgen der uns vorgezeigt ist und einen Project für eine spätere Gesetzgebung ausarbeiten. Ich würde bereit sein eine Motion mitzuunterzeichnen die darauf hingeht, den Vorschlag der uns seitens der Holländischen Delegation vorgestellt wird, abzulehnen, darüber zur Tagesordnung überzugehen und nur die Discussion des vorliegenden Art. I anzutreten.

M. Berlingieri. — Je voulais faire une simple observation. Notre traité s'occupe du chargement et du déchargement. Il établit les principes du contrat d'affrètement mais déjà aussi s'occupe de la délivrance de la marchandise, du chargement et il y a une série de dispositions dans le traité qui ont pour but de régler le chargement et le

déchargement. Or, je fais cette observation que nous avons des règlements de ports et que nous avons les usages des ports. Ces usages, ces réglements sont particuliers à chaque endroit. Si nous allons nous occuper de ces matières, nous allons nous perdre dans des discussions interminables parce qu'il est impossible de les réunir ou de les mettre toutes d'accord.

C'est pour ce motif que je fais la proposition de laisser de côté les dispositions qui ont pour but de régler le chargement et le déchargement. Vous verrez par la lecture de ce projet que le navire doit être prêt à décharger la cargaison à une place déterminée, qu'il doit prendre livraison le long du bord. Or, il peut y avoir par exemple, un port où l'on ne peut charger le long du bord.

Je suis donc d'avis de laisser ces questions de côté et de nous occuper simplement des questions de principe au sujet de l'affrètement.

M. Govare. — Je réponds au nom de votre bureau à M. Berlingieri.

Les observations de M. Berlingieri peuvent être très justes, mais ne me paraissent pas à leur place dans la discussion générale. Lorsque nous prendrons article par article, nous pourrons parfaitement, à chacun des articles, soulever la question préalable dont parle M. Asser d'une façon générale et dont M. Berlingieri a parlé d'une façon plus spéciale. Lorsque nous arriverons à un article visant une question de déchargement ou de chargement, je donnerai la parole à M. Berlingieri qui déclarera que cet article ne doit pas être discuté et comme il est près de 11 heures et que nous avons encore beaucoup de travail à faire, je déclare close la discussion générale.

Nous abordons l'article I.

A l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour les marchandises qui n'arrivent pas au port de destination.	**Except as hereinafter mentioned no freight is due for goods which do not arrive at the port of destination.**

Herr Præsident Dr Brandis (Hamburg). — Meine Herren, ich spreche zu Art. 1. Erlauben Sie mir eine ganz kurze Vorbemerkung. Sie werden gesehen haben dass der Deutsche Verein sich eingehend mit dem Projekt beschäftigt hat und zu dem Schlusse gekommen ist dass es praktischer sein wird sich zunächst zu beschränken zu dem Gesichtspunkte der Stückgüterbefrachtung. Wenn ich also sage ich spreche zu Art. 1 ist es nur in diesem Sinne.

Eine andere Bemerkung ist dass ich Dr Asser insoweit Recht gebe.

Art. 1 entscheidet ein sehr wichtiges Prinzip als Antwort auf die Frage wann Güter als verloren, als nicht angekommen zu bezeichnen sind.

Wenn man das so liest, mag das gut klingen. Wir würden gar keine Bemerkungen dazu gemacht haben wenn nicht in Bremen ein Streit ausgebrochen wäre zwischen den dortigen Vertretern Englands und den übrigen Herren. Es ist mir noch lebhaft in Erinnerung wie Dr Sieveking sagte : keine Fracht izt zu zahlen wenn das Gut verloren ist. Darauf hat Lord Kennedy einige Beispiele gegeben die die Englische Auffassung klarmachen sollten. Er sagte, wenn Orangen verschifft werden und kommen in solchem Zustande zum Bestimmungsorte an dass sie zur menschlichen Nahrung nicht mehr dienen können, dann ist keine Fracht dafür zu zahlen; dass sei die Englische Auffassung. Herr Präsident Sieveking hat darauf erwiedert : « Sie betrachten es « from a commercial point of view ». Und

dies beantwortete Lord Kennedy nicht ganz bestimmt, er sagte nur « wenn die Ware nicht *in specie* ankommt. » Nun ist es schon schwierig Lateinisch einzubringen und ich möchte mir erlauben eine ganz bescheidene Bemerkung zu der Uebersetzung zu machen von den Berichten in den « Rapports préliminaires ». Es ist vollkommen richtig übersetzt im Englischen Text. Wir wollten den Vorschlag machen « Except as hereinafter provided, no freight is due for goods the delivery of which does not take place ». Das soll gar keine Aenderung sein, nur etwas präzisieren; die Ablieferung soll entscheiden, nicht die Ankunft. Und weiter an der Stelle wo darsgetellt wird was mit der Nicht-Ablieferung gleichtsteht, ist aufs Französische unserer Satz — « Güter die in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört sind » — übersetzt durch « altérées dans leur nature primitive ». Das Wort « altérées » ist meines Erachtens zu schwach; es soll sein « détruites ».

Ich persönlich vermag in diesem Punkte nicht Lord Kennedy beizutreten. Wenn Orangen so geworden sind dass kein Mensch sie essen kann, so sind es doch immer noch Orangen, und woher auch in diesem Falle der Kapitän oder der Rheder keine Fracht erhalten soll, das kann ich nicht einsehen. Es wird durch diesen « commercial point of view » etwas hineingebracht zwischen Rheder und Befrachter welches dazu nicht gehört. Wenn die Ware so ist dass sie nicht mehr geniessbar ist, das kann vielleicht eine Bedeutung haben zwischen Käufer und Verkäufer aber es hat doch gar nichts zu tun mit der Frage ob der Rheder die Fracht erhalten soll und wir dürfen diese Frage nicht unentschieden lassen. Weil nun in Bremen die Frage aufgemacht ist, sollen wir den Punkt jetzt aufklären und bitte ich die Versammlung zu stimmen dass er in dieser Weise aufgeklärt wird. Wenn einer der Herren eine bessere Fassung findet, sind wir froh, aber

der Gedanke ist doch klar : « wenn die Güter in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört sind » ; Englisch : « goods which have lost their primitive nature », und Französisch : « des marchandises dont la nature primitive a été détruite ».

(*Verbal translation by* Dr SIEVEKING)

Mr. President Brandis just said that in discussing the first Article he asked you only to discuss this article with reference to the shipment of general cargo, and leave all other questions with regard to differences between time-charters and affreightment of whole vessels, and so on, out of discussion. He said : — It is quite true that the general principles must be discussed first, and in this first Article there is already involved a general principle, because it is not enough to say that freight shall not be paid for goods which have been lost during the voyage, or which do not arrive at the port of destination, before you know what is meant by saying « goods have been lost ». Now there is a difference made in the English Law between goods arriving in specie and goods arriving not in specie. For instance oranges arrive in a putrefied, uneatable condition. The English Law says that they have not arrived in specie, because from a commercial point of view they have been destroyed : they are lost. Now Mr. President Brandis points out to you that this commercial point of view might be of importance for the relations between the vendor and vendee, but not for the relations between the shipowner and the cargo-owner : and if oranges arrive, as I just said, in a putrified uneatable condition, nevertheless they have arrived, although they might be of no value at all. Therefore he asks you to adopt the addition that we made in our German Report where we say that goods are considered to be lost if they have been destroyed in their primitive nature. The French translation is « altérée », but « altérée » is not enough : « altérée » might be « altered ». It must be « entirely destroyed in their primitive nature ». He begs you to accept the German addition.

M. DE GRANDMAISON (Paris). — Je n'ai pas l'intention de vous retenir bien longtemps sur cet article 1. Mais comme l'Association française n'a pas délibéré sur cette question des conflits de lois en matière de fret, il est bien entendu que je n'apporte que mon opinion personnelle.

D'autre part, il est intéressant qu'un Français prenne la parole sur cette question.

Je vous dis tout d'abord que j'accorde mon adhésion à la formule proposée par la Commission de Londres en principe d'abord et même comme rédaction. En principe, je ne rentre pas dans la discussion antérieure et je me borne à vous rappeler en quelques mots les trois systèmes existants : le système français, le fret pro rata itineris, c'est-à-dire la distance parcourue, ensuite le fret d'équité qui correspond aux services rendus et enfin, le système anglais qui supprime le paiement de toute espèce de fret lorsque la marchandise n'a pas été délivrée au port de destination.

Quel que soit l'attrait naturel et ancien pour le système que j'ai étudié tout jeune et que j'ai été appelé à soutenir maintes fois devant les tribunaux : le fret pro rata itineris ; quelle que soit la séduction que j'éprouve pour le fret d'équité, je crois, après avoir mûrement réfléchi que le système anglais est le seul qu'on doive adopter. Je le considère comme le seul juridique et même au fond, comme étant le seul juste. Je dis seul juridique parce qu'il me paraît seul correspondre à la nature juridique du contrat de transport. Ce contrat est essentiellement indivisible et si la marchandise n'arrive pas au port de destination, le contrat n'est pas exécuté et il est alors indiscutable, que le transporteur ne peut pas toucher de rémunération. Mais j'ajoute que ce système me paraît seul juste et équitable parce qu'il me paraît seul correspondre à la commune intention des parties contractantes. Il est bien certain que quel que soit le port auquel le navire conduit la marchandise en cours de route, cela n'empêche que lorsqu'un chargeur a expédié de New-York pour le Hâvre et lorsque le navire s'arrête aux Bermudes ou même à Liverpool, la marchandise n'a point la valeur qu'elle acquiert seulement au port de destination.

Par conséquent l'équité aussi bien que la nature juridique du contrat engagent à adopter le système anglais. J'ajoute que si la solution peut paraître d'une façon apparente un peu rigoureuse parfois pour le navire, pour l'armateur, cette règle trouve immédiatement son correctif dans le droit et le devoir, je pourrais presque dire, — pour le capitaine d'acheminer la marchandise à destination, de réaffréter dans la mesure du possible. Ensuite, il y a un correctif plus puissant encore, c'est la liberté des conventions. Notre collègue M. Sieveking nous a dit que la commission de Londres avait entendu réserver cette liberté des conventions. Enfin, il y a un certain nombre d'exceptions au principe et ce sont ces exceptions qui se trouvent énumérées à l'article 2. Par conséquent, sur la question de principe, j'accorde mon entière adhésion à la formule de la Commission de Londres.

Il y a alors une seconde question qui se pose : la rédaction de l'article. Doit-on modifier cette rédaction ? Doit-on spécialement ajouter le paragraphe qui a été préconisé dans le rapport de la Commission de Hambourg par nos amis d'Allemagne ? Il me semble que l'on ne devrait pas ajouter à l'article 1 le paragraphe qui consiste à dire que la marchandise sera réputée non délivrée si sa nature primitive est altérée. Je ne dis pas qu'il n'y aurait pas d'utilité à en tenir compte dans un examen plus approfondi. Seulement cela n'a pas sa place naturelle à l'article premier mais à l'article 2 qui examine un certain nombre d'exceptions au principe notamment, le cas où la marchandise aurait péri par suite de vice propre.

Ce serait donc pendant la discussion de l'article 2 que l'on pourrait voir s'il y a lieu ou non d'incorporer l'exception demandée par la Commission de Hambourg et je crois que l'article 1 devrait se borner à poser le principe en termes clairs.

Or, il me paraît que la rédaction proposée est claire, qu'elle correspond à la langue commune de toutes les nationalités. On s'est demandé dans certaines associations s'il n'y aurait pas lieu de mettre « marchandises qui ne sont pas délivrées ». Je crois, quant à moi, que la formule de la commission de Londres est plus générale et assez claire; « qui n'arrive pas » cela veut dire que toutes les fois que la marchandise n'a pas été transportée jusqu'à destination le contrat de transport n'est pas exécuté et le fret n'est pas dû. Il peut arriver qu'une marchandise soit parvenue à destination, que le transporteur exécute son contrat et que par suite de certaines circonstances, la délivrance n'ait pas été effectuée, si le navire arrive, par exemple, et que la marchandise soit confisquée par l'autorité publique. Dans ce cas, bien qu'il n'y ait pas délivrance, le transporteur devrait toucher son fret. Il aurait accompli le contrat et la non-délivrance n'aurait pas été la suite de sa faute. Je crois qu'il y a lieu d'adopter le principe posé par l'article premier et même la rédaction de cet article tout en faisant réserve, bien entendu, de la question soulevée par nos amis allemands, mais qui pourrait trouver sa place naturelle dans la discussion de l'article 2.

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, so far as I can gather from the remarks of the gentlemen present we seem to be all in one accord in principle with the proposals of the Hamburg Commission. We seem to be all agreed, in other words, that goods which arrive in a condition that would not be known in commerce as the same article that was shipped, shall not pay freight.

The principal question seems to be one merely of expression. The last speaker has suggested that this provision should be reserved for the second article, if I understood him rightly. That I think is a question to be

solved perhaps more advantageously upon grounds of convenience and clearness of expression than as a matter of logic. To my mind it seems preferable as a matter of clearness of expression that the point should be covered in the Article now under consideration, article 1, for this reason. It seems to be rather convenient that that Article should state when freight is *not* payable, and that Article 2 should state when freight *is* payable. I have therefore, to put my ideas in somewhat clearer form, prepared a substituted Article 1, which I should like to propose as an amendment ; and in this amendment of mine I have included the substance of an amendment which was moved before the Bremen Conference by my former colleague Judge Bradford.

I propose therefore that Article 1 be phrased in the following language : « *Except as hereinafter mentioned no freight is due for goods which are not delivered in specie, or tendered for delivery in specie by the carrier at the port of destination. Unless otherwise expressly agreed, any freight prepaid thereon shall be returned.*

(*Traduction orale par* M. Louis Franck.)

Notre collègue M. Brown est d'avis que la question des marchandises qui n'arrivent pas in specie serait plus utilement traitée à l'article premier qu'à l'article 2, car dans l'article 1 on détermine les cas dans lesquels le fret n'est pas dû et la non-arrivée in specie est un de ces cas, tandis que l'article 2 ne mentionne que le cas où le fret est dû

C'est pourquoi, M. Brown propose de traiter la question ici et de dire « à l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour » les marchandises qui ne sont pas délivrées in specie ou qui ne sont » pas présentées à la délivrance in specie par le transporteur au port » de destination, sauf stipulation contraire, le fret payé d'avance sera » remboursé. »

M. Ulrich. — Messieurs, ne pensez-vous pas, d'après

notre expérience d'hier, qu'il est bien difficile de s'entendre sur ces questions très délicates ?

Nous ne sommes pas arrivés hier à résoudre ces questions après de longues délibérations. Ne vaut-il pas mieux renvoyer cette question, qui est des plus difficiles et des plus délicates, à une commission ? Cette commission pourrait siéger pendant l'après-midi ; une heure peut-être serait suffisante et nous pourrons discuter alors en séance plénière plus tard. Nous gagnerions beaucoup de temps et je ne m'expliquerai donc pas sur le point que nous discutons maintenant.

L'article 1 dit qu'aucun fret n'est dû pour les marchandises qui n'arrivent pas au port de destination. L'Association allemande propose de dire « qui n'arrivent pas à être délivrées ». C'est encore plus juste. Si nous décidons la question concernant la nature primitive, nous ne parviendrons tout de même pas à faire disparaître la difficulté au sujet du point de savoir quand une marchandise disparaît dans sa nature primitive. Il me semble donc qu'il serait prudent de renvoyer toute cette question à une commission spéciale.

M. Louis Franck. — Ce que dit M. Ulrich est parfaitement fondé en tant qu'il s'agit de la question de savoir s'il suffit de mettre « la marchandise qui n'arrive pas au port de destination » ou s'il faut employer l'expression « délivrée ».

Mais quand il s'agit de se prononcer sur la question de l'arrivée in specie, vous vous trouvez devant des difficultés de principe. Il y a des législations qui se posent une seule question : la marchandise arrive-t-elle matériellement ? Du moment que la chose qui a été mise à bord arrive, peu importe l'état dans lequel elle arrive. Qu'elle soit encore réalisable comme marchandise de cette espèce ou non,

cela ne concerne pas l'armement, le transporteur doit être payé de son fret. S'il a encouru une responsabilité, parce que c'est par sa faute que la marchandise se trouve ainsi endommagée, il sera l'objet d'une action reconventionnelle.

A côté de ce système, il y en a un autre qui distingue, qui admet qu'une marchandise puisse arriver dans un état d'avarie tel qu'en réalité ce n'est plus la même marchandise qui arrive.

Personnellement je préfère le système absolu. Si l'armement est responsable faites-lui payer des dommages-intérêts, autrement payez-lui le fret. Je ne vois pas comment nous pourrions aboutir autrement. Comment voulez vous refuser à un transporteur son fret sous prétexte que le ciment est mouillé, puis faire payer le fret pour des oranges à moitié pourries, et puis encore refuser le fret pour des oranges un peu plus pourries ou un ciment un peu plus gâté ? Ouvrez les traités anglais, par exemple, Carver, et je vous mets au défi de concilier entre elles les différentes décisions. On est en plein arbitraire. Le système ancien est beaucoup plus simple : quand la marchandise arrive le capitaine a gagné son fret et doit être payé. C'est en ce sens que je propose à la Conférence de trancher la question.

Herr Dr. ANTONIO VIO (Fiume). — Die Frage über welche jetzt verhandelt wird, besteht darin ob man in Art. 1 des Vorschlages das Wort « délivré » hineinnehmen soll oder nicht. Einer der Vorredner behauptete dass wir das Wort « délivré » weglassen sollen weil der Vertrag ausgeführt ist wenn der Kapitän die Ware in den Hafen gebracht hat. Was später geschieht soll keinen Einfluss auf die Frage der Fracht haben. Und zur Begründung dieser Ansicht hat der Vorredner ein Beispiel gegeben : wenn die Ware durch gerichtlichen Beschlag getroffen oder arrestiert wird.

Es ist aber dadurch die Frage noch nicht erledigt. Die Ware kann doch im Hafen selbst infolge eines Sturmes zu Grunde gehen. Was dann ? Hat der Rheder das Recht auf die Fracht oder nicht ? Wenn er in diesem Falle kein Recht auf die Fracht haben sollte, dann muss man unbedingt dies sagen z. B. : « wenn die Ware in den Hafen gebracht und abgeliefert wird ». Denn wenn wir diese Worte nicht hineinbringen, wird doch ein Streit entstehen jedesmal wo die Ware im Hafen zu Grunde gegangen ist.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck).

M. Vio propose d'insérer les mots « qui ne sont pas *délivrées* » au lieu de « *arrivées* » au port de destination. Il suppose en effet que la marchandise arrive à destination mais périt au port même, par suite d'une tempête. Or, si elle périt avant la délivrance, le fret n'est pas dû. Il vaut mieux préciser.

C'est la rédaction de Hambourg et c'est la rédaction de M. Brown.

M. Lyon-Caen. — Je suis partisan de la proposition que vous à faite M. Ulrich, de constituer une commission qui pourrait se réunir dans l'après-midi, mais à une condition : c'est que vous vous soyez d'abord prononcés ici sur le principe et que la commission aura seulement à examiner la question de rédaction. Le malheur dans une discussion de ce genre c'est que nous mêlons les questions de la rédaction à la question du fond. Laissons de côté les questions de rédaction. Nous les examinerons après et nous pourrons les confier à une commission.

Il y a plusieurs questions qui se posent ici et qu'il ne faut pas confondre et elles se posent bien au sujet de l'article premier.

Il y a une première question : lorsque la marchandise périt et par suite n'est pas délivrée, le fret doit-il être dû ou non ? Nous sommes tous d'accord, je crois, pour reconnaître que tout au moins en principe quand les marchan-

dises ont péri par suite d'un cas fortuit, sans qu'il y fait faute de qui que ce soit, le fret n'est pas dû. C'est le principe sur lequel nous sommes tous d'accord. C'est primordial et remarquez bien que la question du fret de distance qu'a traitée tout à l'heure M. de Grandmaison, implique ce principe. Elle ne se pose en effet que lorsqu'on a à se demander s'il ne faut pas y faire d'exception. Lorsqu'on a posé le principe il faut examiner quelles sont les exceptions.

De toute façon laissons le plus possible de côté les questions de rédaction ; laissons-les d'autant plus de côté que nous sommes très nombreux. Je crois qu'on a les mêmes idées dans tous les pays, mais quand on est nombreux, on ne peut pas arriver à arrêter une rédaction, c'est ce qui fait que pour la rédaction, je suis partisan de la proposition de M. Ulrich.

M. Govare. — Je suis certain, Messieurs, que nous pourrons nous mettre d'accord sur cette proposition, mais le devoir du président est de s'en rapporter à la conférence.

Je vois des signes d'assentiment des membres et il me semble qu'il y a un courant unanime sur ce premier point. Je crois que nous sommes unanimes pour constituer dès à présent une commission de rédaction à laquelle on renverrait la question de rédaction.

M. le Président Brandis (Hambourg). — Pardonnez-moi si je prends encore une fois la parole. Ce ne sera que pour deux minutes.

Die Frage der Distanz-Fracht ist zweimal abgelehnt worden ; ich betrachte sie als erledigt. Auf die Bremer Konferenz ist von allen Nationen angenommen worden die Distanz-Fracht sei ausgelassen.

Aber die andere Frage ist wichtig genug. Man würde sie

gern zu Ende bringen. Wenn ich ganz gewiss bin dass die Meinung des Herrn Dr. Franck auch die der Majorität ist, will ich die gern unterschreiben ; aber ich bin eben nicht sicher ob dem wirklich so ist.

Es ist nach meiner Ansicht ein schwieriger Punkt wenn man solche Beispiele geben kann wie mit den Orangen, aber die Deutsche Commission hat den Antrag nur acceptiert um die Frage erledigt zu sehen.

(*Verbal translation by* Dr SIEVEKING).

Mr. President Brandis said just now that he perfectly agreed with Mr. Franck in not putting this additional remark, but if we do not make this additional remark — that is the opinion of Mr Franck, and perhaps the personal opinion of Mr. Brandis too — it must be clearly understood that no freight is due when goods arrive, but do not arrive in specie That is the consequence.

Mr LOUIS FRANCK. — No, my idea is that freight is due when the goods arrive, whatever may be their state.

Dr SIEVEKING. — Even when they arrive not in specie ?

Mr LOUIS FRANCK. — Yes.

M. GOVARE. — La dicussion sur cet article est ainsi terminée et il est donc institué une commission de rédaction. Encore est-il nécessaire que quelqu'un prenne une initiative.

Nous avons donc l'honneur de proposer comme membres de la commission de rédaction comme président, M. Taller, comme membres MM. Fromageot, Sieveking, Brown et Hennebicq.

M. TALLER. — Je m'excuse.

M. GOVARE. — Je demanderai à M. de Grandmaison d'accepter d'entrer dans cette commission et de remplacer

M. Taller ou M. Fromageot qui n'y seraient pas. (*Adhésion unanime*).

Je propose également à M. Ulrich de faire partie de la commission.

M. ULRICH. — Je veux bien.

Dr SIEVEKING. — Might I put in my place Mr. Ulrich, because first of all it is my duty to report on the proceedings of the Conference for the German Association. If I am appointed on the Commission and therefore do not take part in thee meetings of the Conference, I cannot do that.

M. ALBERT FRANKFURTER. — Is this Commission to be held about point I, or the whole Article ?

Mr LOUIS FRANCK. — No, the whole Article.

M. ALBERT FRANKFURTER. — Because I think point I is now pretty well absolutely accepted.

M. GOVARE. — Je passe maintenant à l'ordre du jour.

D'après ce que j'ai pu comprendre, il y a trois difficultés. La première questiona été votée par acclamations. C'est l'enterrement du système proportionnel du fret de distance. Je crois qu'aujourd'hui il y a une sorte d'unanimité de la Conférence pour adopter la suppression du fret de distance.

La deuxième question, c'est la difficulté soulevée par plusieurs membres. Faut-il remplacer le mot « arrivée » par le mot « délivrée » ou en anglais « tendered for delivery », selon l'amendement de M. Brown? Je pose la question dans les termes précis que voici : acceptez-vous

la rédaction telle qu'elle existe actuellement et qui contient le mot « arrivé »? Si vous répondez oui, vous acceptez la rédaction « port de destination » si vous répondez non, vous votez pour l'adjonction de « délivrée ».

M. FRANCK. — La première partie de l'amendement de M. Brown est : « les marchandises qui ne sont pas délivrées ou offertes à la délivraison ».

M. GOVARE. — C'est une question de texte. Je crois que M. de Grandmaison a posé, tout à l'heure, très nettement la question en disant qu'il peut très bien se faire qu'une marchandise arrive au port de destination et que le transporteur ait accompli la totalité de son obligation et puis, sans faute de sa part, par des circonstances indépendantes de sa volonté, que la marchandise ne puisse pas être délivrée.

Je vous demande donc : acceptez-vous « arrivée » ou bien voulez-vous le mot « délivrée » ?

M. FRANCK. — Messieurs, je demande la parole sur la manière dont la question est posée. Il est utile de s'entendre.

La Commission de Londres, quand elle a inséré dans le texte « *marchandise qui n'arrive pas à destination* » a eu en vue la délivrance de la marchandise. Il n'est jamais entré dans notre pensée qu'au début même de notre proposition nous pourrions nous mettre en contradiction avec nous-mêmes. Quelle est, en effet, la base du système? C'est que l'exécution du contrat est indivisible entre parties et quand j'ai traité avec un armateur pour prendre des marchandises à New-York et les délivrer à Anvers, il n'a rien fait s'il ne remplit pas son obligation jusqu'au bout. C'est cette idée-là qui comporte la suppression du fret de distance.

Or, parmi les obligations du capitaine se trouve la délivrance et jusqu'à ce qu'il l'ait accomplie, le capitaine n'a pas droit à un centime.

M. Albert Frankfurter. — Gentlemen, I think we all agree on one point, that it is not sufficient that the steamer has brought the cargo into port. There is a great difference between delivery and discharge. After discharge months may pass before the goods are really delivered to the receiver, while « discharge » means that a ship has accomplished her contract. I think you must say « discharged » but not « delivered ». We know that we discharge the cargo, and that we have fulfilled our contract — the bill-of-lading contract. Then the cargo is put into warehouses, and it is kept there for weeks, not to say for months, and we are not responsible as owners during the storing of the cargo. That is what I say. I have discharged my cargo, have delivered my cargo, because I have got the Bill-of-Lading.

M. Frederick M. Brown. — The view expressed by the last speaker was intended to be included in my amendment — « tendered for delivery ».

M. Langlois. — Je trouve qu'il est absolument nécessaire d'être précis sur ce point. De grandes difficultés se présentent régulièrement entre le débarquement, la délivraison et l'enlèvement. Il est évident que si nous ne sommes pas plus clairs, nous n'aurons rien de bon. Je ne vais pas entrer dans des détails, mais il y a des circonstances nombreuses où la marchandise reste dans le navire. Je dirais donc à la fin de notre article « débarquées au port de destination ».

M. FRANCK. — Il me paraît impossible d'abandonner des principes absolument essentiels. L'exécution du contrat est réglée par les principes généraux du droit et vous ne devez pas vouloir y apporter des modifications. Pour que le capitaine ait accompli ses obligations, il faut qu'il ait délivré ses marchandises. La question de savoir si, dans certains cas, le débarquement pourrait être une délivraison ne rentre pas dans le cadre de cette discussion. Mais tant que le capitaine n'a pas délivré il n'a rien fait. Le débarquement seul ne peut suffire et la Commission de Londres n'a jamais eu l'intention de vous proposer quelque chose d'autre que cela. Si le texte donne lieu à malentendu, c'est le texte qui a tort, mais la Commission de Londres a bien voulu dire qu'aucun fret n'est dû pour les marchandises qui ne sont pas délivrées au port de destination.

M. GOVARE. — Je vais poser la question dans les termes suivants : « à l'exception de ce qui est dit ci-après, aucun fret n'est dû pour les marchandises qui ne sont pas *délivrées à destination* ».

M. BERREAU-VILLERS. — Je m'excuse de proposer un nouveau texte ; cependant j'estime qu'il est nécessaire. Vous proposez « délivrées », d'autres membres ont proposé « arrivées ». Moi, je propose de dire « *mises à la disposition de...* ».

On dit que le capitaine n'a rempli ses obligations que lorsqu'il a délivré les marchandises, mais il ne dépend pas toujours de lui de délivrer. Il arrive avec sa cargaison ; il la met à la disposition des destinataires et puis il peut se présenter des circonstances indépendantes de sa volonté par suite desquelles il n'est pas pris réception. S'il a mis à la disposition des réceptionnaires, il a rempli ses obliga-

tions et il convient donc que nous mettions cela dans le texte.

Mr. JOHAN HANSEN (Copenhague). — Mr. President and gentlemen, will you allow me to say just a few words on this subject? I cannot return to what has already been discussed : I would like to have spoken on it ; but as the Commission is appointed for this afternoon there perhaps will be an opportunity for it. But with regard to the question of « arrived » and « delivered » I think, and would strongly recommend, that we stick to what has been proposed from London. I think it has not been done without great thought over the matter. I think one of the difficulties is that you make a distinction between steamer's arrival and goods' arrival. I think the goods have arrived, and been delivered, if you put it in this way here : « arrived ». The steamer is one thing, but when the goods come to Havre, Dunkirk, or anywhere in the sense that is said here it means simply delivered, and by altering it to « delivered » we bring in a very dangerous question, a question which is sure to cause a lot of trouble, whereas now the rule is perfectly clear as it stands in every respect. I recommend strongly that we do not depart from it, because in a question of an international character like this it is necessary to have a little wide scope. If we bring in this very difficult question of delivery I think we are out in the high waves, and it may cause us a lot of trouble. I would recommend strongly that we leave the word « arrived » as it is put in here ; and I am sure that it has been the opinion of the gentlemen who have drafted this that it should mean the goods delivered. They have in fact been delivered through their arrival at the port.

M. GOVARE. — Nous sommes donc en présence de trois systèmes. Nous avons l'amendement de M. Brown qui dit

nettement « délivrées » ; le texte anglais de la commission « qui n'arrivent pas » et nous avons la proposition intermédiaire de M. Berreau-Villers qui dit ni arrivées ni délivrées mais « mises à la disposition ».

Je mets aux voix la proposition de M. Brown : « *qui ne sont pas délivrées au port de destintaion.* »

M. FRANCK. — M. Brown dit aussi qu'il est d'accord pour « *présentées à la délivrance* » c.-à-d. « tendered for delivery ».

M. GOVARE. — Alors on pourrait adopter cette proposition, me semble-t-il ?

M. VAN PEBORGH. — Ne pourriez-vous accorder trois minutes de suspension ?

(La séance est suspendue pendant cinq minutes).
(The session interrupted for five minutes).

M. GOVARE. — Je mets aux voix le texte ci-après : « *qui ne sont pas délivrées ou au moins présentées à la délivraison au port de destination.* »

Je pense que nous serons d'accord. La Commission de rédaction mettra cela dans un langage plus élégant.

Y-a-t-il une nation qui se prononce contre la proposition ? (*Adhésion*).

Reste enfin la dernière question. Nous ne pouvons l'abandonner : s'il faut, comme le demande la délégation allemande, que la question de « *in specie* » figure dans l'article 1 alors que d'après la Commission de Londres il n'y a pas lieu d'en parler. Faut-il mettre cela dans l'article 1 ou dans l'article 2 comme cela s'y trouve actuellement ? Les raisons de M. Brandis m'ont convaincu. Je pense que

si vous faites mention de « *in specie* », ce doit être dans l'article 1.

Je consulte la Conférence d'une façon générale sur ce seul point. Voulez-vous voter tout de suite ou remettre cela à cet après-midi ?

(*Le vote est remis. — The vote is adjourned.*

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

AFTERNOON SITTING

La séance est reprise à 3 heures sous la présidence de M. PAUL GOVARE.

The Conference resumed its labours at 3 p. m., M. PAUL GOVARE *in the chair.*

M. PAUL GOVARE. — Nous allons reprendre le cours de nos discussions. Nous avons voté la suppression du « fret de distance ». Nous avons également réglé la rédaction en ce qui concerne le mot « arrivent » dans l'article 1. Nous arrivons à la troisième difficulté qui consiste à savoir s'il faut viser dans l'article 1 le cas où la marchandise arrive à destination mais dans un état tel qu'elle a perdu son essence, son caractère propre et que, pour ainsi dire, elle soit devenue une autre marchandise.

M. SMEESTERS. — Je crois qu'effectivement c'est une question d'ordre et de méthode. La question soumise à la conférence par l'amendement de l'Association allemande tombe sous l'application de l'article 1 qui vise tous les cas où le fret n'est pas dû tandis que l'article 2 vise le cas

où le fret est dû. Or, l'amendement de l'Association allemande a précisément pour but d'arriver à dispenser du paiement du fret le chargeur dont la marchandise est arrivée dans un état d'avarie grave au point qu'elle soit devenue autre chose. Cela ne rentre donc pas du tout dans la catégorie des exceptions prévues à l'article 2.

M. Govare. — C'est une dérogation à l'article 1 et puisque l'article 2 ne contient que des dérogations à l'article 1 rien ne nous empêche de l'y ajouter.

M. Smeesters. — Pour ma part j'ajoute, Monsieur le Président, que je suis adversaire de cet amendement pour trois considérations qui me paraissent décisives, et je suis persuadé que nos amis allemands s'inclineront.

Tout d'abord, une considération générale : c'est que la la règle posée par l'article 1 en principe fondamental est tellement claire, logique et simple qu'il ne faut en quelque sorte y toucher que s'il y a un intérêt considérable à y apporter une dérogation. La règle est celle-ci : la mardise arrive : le fret est dû ; elle n'arrive pas : le fret n'est pas dû. On veut maintenant apporter un tempérament à cette règle. Pour une raison préliminaire, je crois que nous ne devons pas toucher à cette règle qui est très simple et qui devrait être respectée en principe. On n'y toucherait que s'il y a un avantage considérable. Or, loin de trouver des avantages il y a, tout d'abord, un très grand inconvénient à dire « le fret ne sera pas dû pour une marchandise qui arrive si son état d'avarie est plus ou moins grave ». Il est évident que chaque cas donnera lieu à une expertise sur le point de savoir si l'avarie est suffisamment grave pour dire que la marchandise n'existe plus « *in specie* ».

Il y aura donc expertice dans chaque cas et Dieu sait si

les expertises sont des boîtes à surprise. Nous, avocats, nous prêchons contre notre chapelle, mais nous devons cependant essayer de trouver une solution claire qui évite des contestations d'autant plus que sur ce texte même, il y a bien des controverses puisque les auteurs ne sont pas même d'accord sur la signification de « *in specie* ».

D'après les uns, cela affecte la valeur de la marchandise; d'après autres, c'est une question purement objective. La question est donc controversée entre les auteurs de l'amendement. Non seulement l'amendement présente de graves inconvénients, mais je ne vois pas l'intérêt de cet amendement. A-t-il un avantage? et pour qui? Certainement pas pour les armateurs puisque c'est un cas dans lequel on leur refuse le fret. Pour le chargeur? Ou bien l'avarie est due à la faute du capitaine et alors il aura son action en dommages-intérêts contre le capitaine, ou bien les avaries proviennent d'une fortune de mer et alors véritablement pourquoi faut-il priver l'armateur du fret?

Et j'ajoute que le cas que l'on veut viser où l'avarie provient véritablement d'une fortune de mer est extrêmement rare. Il faudra reconnaître que le plus souvent l'avarie proviendra nécessairement du vice propre de la chose. On a parlé d'une cargaison d'oranges. Or, ces cargaisons de fruits sont extrêmement dangereuses par leur nature même. Mais s'il s'agit de fers, de grains, de minerai, de machines, quand pourra-t-on dire que la substance sera tellement altérée que cela n'est plus du fer, du grain ou du minerai?

Ces marchandises seront peut-être avariées, mais il n'est pas question de supprimer le payement du fret lorsqu'il y a une avarie quelconque. On est d'accord sur ce point. Je crois donc que l'amendement présente des inconvénients tellement graves que nous devons le repousser et j'attends qu'on démontre quelle est l'utilité de cet amendement pour qu'on doive insister.

HERR PRÆSIDENT BRANDIS (Hamburg). — Um die Auffassung zu verhindern die von Lord Kennedy in Bremen geäussert ist, dass Orangen keine Fracht zu zahlen haben wenn sie nicht mehr geniessbar sind, ist unser Antrag gemacht. Wenn wir darüber einig sind was mit den Worten « in specie » gemeint ist und wenn die Konferenz dies durch ein Votum genau feststellt dann ist der Deutsche Antrag überflüssig.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK)

M. le Président Brandis déclare que la délégation allemande est d'accord avec M. Smeesters, si on propose l'amendement dont s'agit pour que la Conférence ait l'occasion de trancher la question et de consacrer par un vote ce qu'elle entend par non-arrivée de la marchandise et ce qu'elle entend par le cas où la marchandise arrive dans un état gravement avarié de sorte qu'elle n'existe plus in specie.

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, I think that the rule which has been proposed by the German Commission is far more logical, and far more advantageous, and far more just, than the opposite rule, in other words the rule which exonerates from the payment of freight the owner of cargo which has not arrived in specie, the material of which cargo however has arrived, for instance, if a cargo of bricks arrives merely as brick dust, or a cargo of oranges arrives merely as fruit pulp.

The reasons why I regard that rule as preferable I will divide into two parts. In the first place this Conference has now adopted as its underlying principle the rule that freight shall become due when the carrier has not simply attempted to perform his obligation, but has performed it — when he has carried the goods to destination, not when he has endeavoured to do so. What difference can there be in reason or logic between the case in which a vessel has been overtaken by a marine peril, and has been entirely

lost, or her cargo has been entirely destroyed, and washed overboard, and the case in which a vessel has been overtaken by a marine peril, and the cargo has been reduced to something entirely different in specie — has been reduced to dust instead of being bricks, has been reduced to pulp instead of being oranges? I submit there is absolutely no difference in principle, and that if this Conference shall adopt, as I understand it has adopted, the working principle that the carrier must perform the thing he has contracted to do in order to earn freight, then this Conference should logically go so far as to adopt the rule of law as it now exists in England and America, and make freight payable only in the case in which goods arrive in specie, that is to say the case in which the carrier has carried bricks to destination, and not brick dust, the obligation of the Bill of Lading being always, of course, to carry bricks.

In the second place I submit that aside from the question of consistency and harmony, to which I have already addressed myself, the question of sound public policy should also be somewhat considered. When an owner of merchandise embarks the same on board a vessel he loses all control over it, and the ship's officers and crew may do with it what they like. Their acts are not subject to the cargo-owner's supervision in general. There may be in exceptional cases a supercargo to represent the cargo, owner; but that is a rare exception. It often happens that the answer to the question whether a perishable cargo shall arrive in good merchantable condition or not depends upon whether or not the officers of the vessel have given it proper ventilation, or have dunnaged it properly. It would therefore be an incentive to the shipowner, if the rule which I advocate were adopted, to perform his obligation zealously and scrupulously towards the cargo-owner. You may say that a want of proper ventilation, a

want of proper care or custody on the voyage, is something that should be dealt with on other general legal principles, and that the carrier should be held liable in full damages if he fails to perform his obligation in that regard. Nevertheless that reasoning is inadequate as a general solution of the problem for the reason that the cargo-owner is seldom in a position to ascertain or check the acts of the officers and crew upon the voyage. He is therefore in a very large proportion of cases unable to establish the facts, without which the right of compensation that is really his is of no value. Therefore in a case of any doubt the risk of what happens to the cargo during the voyage should fall upon the shipowner and not upon the cargo-owner.

I submit therefore that the rule should here be adopted that freight should not be due or payable unless the merchandise arrive in specie. I have found it impracticable to reduce my idea to more exact language than saying « in specie ». I shall not discuss the meaning of those words further than to suggest that they have received a legal interpretation from our Courts, and that we probably cannot do better than to express our ideas in those words.

(*Traduction orale par* M. Smeesters)

M. Brown estime que nous devrions poser ce principe général que le fret est dû sur la marchandise arrivant « in specie » à destination. Si un chargement de briques à destination se trouve être de la poussière au lieu de briques, le transporteur n'a pas accompli le contrat puisqu'il n'a pas délivré des briques, mais de la poussière. Le grand avantage que M. Brown voit dans l'établissement de pareille règle c'est d'inciter le capitaine et l'équipage à prendre bien soin de la cargaison. Il dit qu'en général ce genre d'avarie ne peut provenir que de faute ou de manque de soins.

M. Lyon-Caen (Paris). — Après tout, là n'est pas la question principale. Cette question est relative à des dispositions qui se trouvent dans presque toutes les lois,

notamment dans le code de commerce allemand et dans le code de commerce français.

Au sujet des liquides, il est sans doute admis comme principe général dans le code de commerce allemand et français que le fret est dû entièrement quand la marchandise arrive à destination, eût-elle subi les détériorations les plus graves. Cependant, notamment ces deux codes, que je prends à titre d'exemple, admettent que lorsqu'il s'agit de futailles, tonneaux contenant des liquides, vins ou huiles qui ont tellement coulé que les récipients sont vides ou presque vides, les récipients peuvent être abandonnés pour le fret. On n'a pas besoin de payer le fret en argent comme on fait d'ordinaire.

Ce que je voudrais savoir, c'est si les personnes qui estiment qu'il faut s'en tenir à la règle suivant laquelle dès l'instant où la marchandise arrive en quelque état que ce soit, le fret est dû, entendent qu'on doit supprimer des législations les dispositions spéciales que je viens de citer en ce qui concerne les liquides ou si ces personnes estiment que ces exceptions demeurent toujours réservées.

M. Louis Franck. — Je crois que l'exception est plus apparente que réelle car on considère que ce qui se transporte dans des fûts de vins c'est du vin et non du bois et si ces fûts arrivent vides, la marchandise n'arrive pas. Il me paraît qu'il n'y a pas d'inconvénient à adopter une règle générale à ce sujet.

Dr. Sieveking. — I only want to point out to Mr. Brown that he suffers from a misconception of our idea. We do not want the distinction of arriving in specie, or not in specie. We reject this distinction. That is what I meant. Therefore what you propose is a second amendment. That is what I wanted to say.

M. BASILIO (Trieste). — Je veux dire seulement deux mots.

La Societa austriaca di Diritto Marittimo e in generale uniformata a quanto ha proposto la Societa germanica. Su questo primo punto che tratta del nolo, ha trovato potere approbare l'aggiunta proposta dalla Societa Germanica al Comitato di Hamburgho; ma ritiene necessario di fare un' aggiunta speciale e cioè che la merce puo arrivare a destino avariata totalmente, ma conservando pero un valore commerciale. Dunque ha proposto la nostra Associazione di aggiungere all' aggiunta proposta della Societa Germanica :

« *Che il nolo sara dovuto se la merce sebbene alterata nelle sua natura primitiva, abbia conservato un valore commerciale, e questo nolo sará dovuto alla concorrenza della sua valore* ».

Io credo che in poche parole, ho spiegato l'opinione della nostra Associazione.

(*Traduction orale par* M. LOUIS FRANCK)

M. Basilio au nom de la Société Autrichienne de droit maritime, présente un sous-amendement à l'amendement allemand.

L'Association autrichienne est en principe d'accord sur l'adjonction que la marchandise devra arriver in specie ; mais elle suppose que la marchandise, tout en ayant perdu sa nature propre, conserve cependant une certaine valeur commerciale, et elle trouverait injuste que dans ce cas aucun fret ne soit dû. Elle propose donc comme sous-amendement :

« Le fret sera dû même si la marchandise est altérée jusqu'au point de perdre sa nature mais a cependant conservé une valeur réalisable et le fret sera dès lors dû à concurrence de cette valeur. »

M. GOVARE, président. — La question est donc fort simple : la commission de Londres dit que chaque fois que la marchandise arrive à destination, le fret est dû, et que quand elle n'arrive pas le fret n'est pas dû. Il y avait un amendement de la délégation allemande qui est retiré. Il

est repris sous une autre forme par la délégation américaine, et son représentant M. Brown vous demande d'ajouter au texte le mot « in specie ».

L'article deviendrait donc « où la marchandise est délivrée ou mise à la disposition in specie ». Je ne sais comment traduire cela en français, mais tout le monde le comprend. Si cet amendement était rejeté toute la question tombe. Si au contraire il est admis, je soumettrai à l'assemblée un sous-amendement de l'Association autrichienne qui n'a plus de raison d'être si l'amendement Brown n'est pas admis.

Je crois qu'il sera indispensable de faire l'appel par pays. Je prie donc les membres des associations nationales de se consulter pendant les cinq minutes de suspension que j'accorde.

(*La séance est suspendue pendant cinq minutes*).
(*The session interrupted for five minutes*).

M. SIEVEKING. — Le vote se fait-il par appel des noms ?

M. GOVARE. — Non, les membres ont eu le temps de se consulter. Par conséquent j'appelle les pays.

(*Après le vote. — After the vote*).

L'amendement est rejeté. Il n'y a donc plus lieu de voter sur l'amendement autrichien.

*
* *

Nous passons à l'article 2. Il est ainsi conçu :

2. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants :	2. — Freight however is due in the following cases:
a) Lorsque le transporteur a été empêché de transporter	*a*) Where the carrier has been prevented from car-

les marchandises à leur destination par le fait, la négligence ou la faute du chargeur, de ses commettants ou de ses agents autorisés à agir en son nom;

rying the goods to their destination by the act neglect or default of the Shipper, his principals or his agents authorised to act on his behalf;

b) Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur mauvais état au temps du chargement ou à raison de leur nature, à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident;

b) Where the goods have perished by reason of their defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature provided no accident was the primary cause of loss;

c) Lorsque des marchandises prohibées (illegal) ou des marchandises d'une nature dangereuse ont été chargées sans qu'il ait été donné connaissance de leur nature à l'armateur et qu'elles ont été nécessairement détruites pendant le voyage pour sauver soit le navire, soit la cargaison à bord;

c) Where illegal goods or goods of a dangerous nature have been shipped without notice to the Shipowner of their nature and have been necessarily destroyed during the voyage in order to save either the ship or other cargo on board.

d) Lorsque les marchandises n'arrivent pas au port de destination, mais que le propriétaire de la marchandise soit en droit de réclamer du transporteur leur valeur de marché au port de destination;

d) Where goods do not arrive at the port of destination but the cargo-owner is entitled to claim from the carrier their market-value at the port of destination;

e) Lorsque les marchandises sont nécessairement vendues en cours de voyage

e) Where goods are necessarily sold in the course of the voyage on account of

à raison de leur état d'avarie, que cet état provienne de leur nature ou vice propre, ou d'une fortune de mer, à condition que les marchandises aient été à ce moment dans un état qui leur permît d'atteindre le port de destination « in specie ».

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.

Herr R. ULRICH (Berlin). — Nach meiner persönlichen Meinung, meine Herren, sollten wir uns mit dieser Frage überhaupt nicht beschäftigen. Wenn in einem Vertrage, welcher er auch sein möge, die Gegenpartei gehindert wird den Vertrag zu erfüllen, und wenn ein Verschulden vorliegt, so regelt sich die Frage nach den allgemeinen Prinzipien des Rechtes, resp. nach dem bürgerlichen Rechte.

Die Frage wird noch kompliziert dadurch dass man hinzufügt dass man für seine Leute haften soll (« pour ses préposés »). Dieses ist bestritten und in den Gesetzen ganz verschieden behandelt.

Ich würde der Meinung sein dass es sich für uns empfiehlt nicht weiter daraufhin zu gehen, sondern die Sache auf sich zu lassen, wie sie in Wirklichkeit vorkommend entschieden wird nach den allgemeinen oder bürgerlichen Gesetzbestimmungen. Sie wissen dass das Comité Maritime ohnehin ausgeht von dem Standpunkt dass man die Fragen soviel wie möglich auf sich discutieren soll. Wir beschäftigen uns später bei Art. 9 noch mit der Frage inwiefern der Rheder, resp. der Verfrachter, wenn ihn ein Verschulden trifft, haftet ; diese Frage berührt aber einen anderen Rechtsgrund, die Haftung *ex recepto* von dem was der Rheder empfangen hat. Wenn mich ein Verschulden trifft, so kommt es nicht darauf an ob ich Fracht zu

zahlen habe, aber da bin ich verantwortlich für den daraus entstandenen Schaden.

Ich glaube wir werden gut tun wenn wir diese Fragen absetzen, sie nicht hier erledigen, sondern die Entscheidung den Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches überlassen.

(*Traduction orale par* M. Smeesters)

M. Ulrich est d'avis qu'il faudrait s'en tenir aux principes généraux du droit. La partie en faute devra rembourser à titre de dommages-intérêts les frais de l'autre partie faits par suite de la non-exécution du contrat.

De même en ce qui concerne la faute des agents, cette question devrait être réglée par l'article du Code civil concernant la responsabilité pour les fautes des préposés.

M. Govare. — Si je comprends bien, dans le cas de faute du chargeur, si la marchandise n'arrive pas à destination, il ne serait pas dû de fret. Ce serait l'application de l'article I, puisque la marchandise n'arriverait pas, mais par contre le transporteur aurait une action en dommages-intérêts pour violation des obligations contractuelles contre ce même chargeur et trouverait, à titre de dommages-intérêts, ce qu'il n'aurait pas comme fret.

M. Smeesters. — En dehors d'autres dommages-intérêts.

M. Berlingieri. — Il me paraît qu'il peut y avoir une contradiction entre ce qui est stipulé dans cette lettre *a)* de l'article 2 et ce qui est dit à l'article 8, lorsque le transporteur a été empêché de transporter les marchandises à leur destination par le fait de la négligence ou de la faute du chargeur.

En effet supposez le cas où le chargeur renonce au transport avant que le voyage n'ait commencé et qu'il

retire ses marchandises ; dans ce cas, il doit payer le demi-fret. Pourtant c'est le fait du chargeur qui empêche de transporter. Voilà donc un cas où il doit non pas le fret entier, mais le demi-fret.

Il me paraît qu'il y a contradiction entre cette disposition et l'article 8. On pourrait dire « qui est empêché de transporter par une faute ou une négligence », c'est-à-dire que la marchandise ne peut arriver à destination à cause d'une faute, mais le fait suppose le cas que le chargeur retire les marchandises avant que le voyage n'ait commencé. Et alors il ne paie que le demi-fret.

M. Govare. — L'observation de M. Berlingieri est très intéressante, mais ne vient pas à sa place.

M. Berlingieri. — Je critique les mots « par le fait ». Il suffit de supprimer ces mots.

Mr. Albert Frankfurter. — I think, Gentlemen, that we can quite agree with what Mr. Ulrich has said about the exceptions of payment of freight, but if we say in Article 1 that excepting the hereinafter mentioned cases no freight is to be paid, I think we must absolutely leave n° 2 *a)*, where it says : « Where the carrier has been prevented from carrying the goods to their destination by the act, neglect, or default of the shipper, his principals, or his agents, authorized to act on his behalf. » We do not know what it will be, but this is an exception when the freight is due. It may be, let us say, that he has but dynamite, or whatever it is, into the cargo, and something has happened through the neglect of the shipper. Then there is no claim of the part of the receiver, but the Owner is absolutely in the right to ask the freight for it. Therefore if we state in art. 1 the case when freight is not due, and

we come to the exceptions, we must absolutely state under art. 2 this paragraph. It would be a want in the arrangement, or in the law, if this were left out.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS)

M. Frankfurter dit que puisqu'en tout cas il faut maintenir des exceptions à la règle générale et qu'on dira que le fret n'est pas dû en cas de vice propre, il faut absolument maintenir le paragraphe *a*) de l'article 2, c'est-à-dire, le cas où la marchandise n'arrive pas à destination par la faute du chargeur.

M. ASSER. — Je crois qu'il faut ajouter dans l'article 2 *a)* quelques mots à la suite de la résolution de principe qui a été prise en ce qui concerne l'article 1.

Il a été dit à l'article 1 « arrivées ou délivrées à destination »; par conséquent il faut ajouter à l'article 2 *a)* : « lorsqu'il a été empêché de transporter ou de délivrer par la faute du chargeur *ou du destinataire.* »

M. GOVARE. — Messieurs, j'ai le sentiment que nous perdons un peu notre temps car d'après ce que je viens d'entendre exprimer par les différents orateurs, tout le monde est d'accord sur le fond.

Si le transporteur est empêché de délivrer la marchandise à destination par la faute du chargeur, il y a lieu de maintenir la créance du transporteur.

Dans ces conditions, ne croyez-vous pas que nous pourrions, pour aller plus vite, passer au paragraphe suivant en réservant la question de rédaction ?

Je proposerai à la fin de nos débats, de mettre à côté l'une de l'autre les décisions de principe et de nommer une commission qui aura pour mission de coordonner toutes ces décisions, de les changer de place et de les présenter sous un nouveau texte.

M. FRANCK. — M. Ulrich se déclare d'accord. Il reste donc l'observation de M. Berlingieri.

M. B. MOREL. — Je crois, à la suite des discussions que nous venons d'entendre, qu'il serait plus simple et plus logique de supprimer complètement ce paragraphe *a*) parce que, je vous l'avoue, je cherche en vain l'application pratique de ce paragraphe. Je me demande quelle est l'hypothèse que l'on peut viser où la marchandise une fois chargée ne serait pas livrée par le fait ou la faute du chargeur.

M. FRANCK. — Le cas d'une fraude de douane, par exemple.

M. MOREL. — Mais une fois la marchandise chargée, je ne comprendrais pas cette fraude.

M. FRANCK. — Je veux dire, le cas par exemple où la douane vient à bord et constate que des marchandises sont fraudées ; ou bien encore le cas d'emballage insuffisant.

M. MOREL. — Dans ce cas, le capitaine sera responsable pour avoir accepté un emballage insuffisant. Mais une fois la marchandise mise à bord, je ne vois pas comment il pourrait ne pas la transporter par la faute du chargeur. Le chargeur n'a aucun droit quelconque sur la marchandise qu'il ne possède plus, mais dont le capitaine est responsable. Supprimez donc l'article *a*) et ne vous préoccupez que des cas où la marchandise n'est pas délivrée pour vice propre ou à raison d'autres circonstances.

M. FRANCK. — Un grand diplomate français, Talleyrand, avait l'habitude de dire « les choses qui vont sans dire, vont mieux encore en les disant ». Pour une législa-

tion internationale le précepte vaut d'être retenu. Or, vous commencez dans l'article I par poser en règle générale qu'aucun fret n'est dû lorsque la marchandise n'est pas délivrée et remise à destination. Il faut donc nécessairement dans l'article 2 viser tous les cas où le fret sera dû par dérogation au principe général antérieurement affirmé et j'imagine que le cas que vous citiez tout à l'heure peut parfaitement se présenter. Je vous signale, par exemple, une déclaration en douane, un connaissement mal rédigé, une marchandise mal déclarée. Ce sont des marchandises parfaitement légales ; le capitaine les a prises à bord. La douane les fait arrêter. Vous voyez donc que la disposition n'est pas inutile. Mais je crois que nous devons donner satisfaction à M. Berlingieri en mettant simplement « par la faute du chargeur », puisque la faute comprend tous les cas de contravention.

M. Govare. — Je suppose que personne ne voit d'inconvénient à supprimer le mot « fait ».

M. Lyon-Caen. — On entend également désigner les agents, les commissionnaires ?

M. Govare, président. — Non, il arrive qu'un chargeur n'est que le mandataire et alors il est possible que la faute ne soit pas personnelle à lui, mais résulte des ordres reçus de l'intérieur.

M. Smeesters. — Il faut dire « ou de ses préposés ».

M. Govare. — C'est une question de rédaction.

Nous passons au paragraphe *b)* :

b) Lorsque les marchandises ont péri à raison de	*b)* Where the goods have perished by reason of their

leur mauvais état au temps du chargement ou à raison de leur nature, à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident.

defective or improper condition at the time of shipment or by reason of their nature provided no accident was the primary cause of loss.

Mr FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, it seems to me that although there should be no freight payable if the goods have been entirely lost on the voyage owing to a *force majeure*, or a peril of the sea, the shipowner should be entitled to his freight if the goods would have reached destination in specie notwithstanding the happening of the accident, had the shipper packed them properly or otherwise performed his duty. Therefore the last words here « by reason of their nature, provided no accident was the primary cause of loss » should be omitted as unnecessary and possibly misleading. I therefore move, Sir, that we amend subdivision *b*) of the second Article by omitting entirely therefrom the words that I have just read.

Mr. RUDOLF LAZARUS. — Have you got the German proposition ?

Mr. FREDERICK M. BROWN. — The German proposition asks that these words be omitted : « provided no accident was the primary cause of loss ». To that, I agree. The difference between my amendment and that proposed by the delegates from Germany is that I propose to omit also in addition thereto the words « by reason of their nature ». Upon that subject I was about to say this.

It seems to me that where goods that are of a perishable nature, known in advance as such to both parties-known to be perishable by the shipowner as well as by the cargo-owner — are put on board a ship, and where the shipowner

exacts no contractual provision on the subject, the hazard that they may become of no value, be entirely destroyed upon the voyage, is a hazard that should be divided between the two parties to the joint adventure, the shipowner and the cargo-owner, the shipowner losing his freight, and the cargo-owner losing the value of the cargo. The shipowner, of course, can always protect himself by contract, if he thinks fit, by providing that the freight shall be payable in advance, or payable notwithstanding the perishing of the goods on the voyage.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS)

M. Brown non seulement se rallie à l'amendement de la délégation allemande et demande la suppression des mots « à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident » mais demande également la suppression des mots « ou à raison de leur nature ».

M. BRANDIS. — La proposition allemande ne va pas aussi loin que la proposition de M. Brown.

M. ALBERT FRANKFURTER. — We have accepted the German proposal, but I think that it would certainly be most unjust to go any further. The owner of the cargo knows very well what he is shipping ; the owner of the ship does not know what he is receiving ; so it would be, I think, at least unjust to put this further load upon him ; and I shall have to vote against it.

***

La délégation autrichienne est d'avis d'accepter les amendements proposés mais elle ne peut pas accepter l'amendement proposé par M. Brown parce qu'il va beaucoup trop loin. L'armateur ne sait pas quand il prend la marchandise à bord, dans quel état elle se trouve.

M. DE GRANDMAISON. — Si j'ai demandé la parole, c'est plutôt pour demander une explication sur l'amendement qui vous est soumis, que pour faire un discours.

D'après ce que je crois comprendre l'amendement de M. Brown tend à supprimer dans le paragraphe *b)* toute la dernière partie. Il entend supprimer de même le membre de phrase où il est question de vice propre ou de la nature de la marchandise. Cela me paraît être une charge naturelle de la marchandise. Sur qui doit peser cette charge ? Sur le propriétaire : *res perit domino*. Je charge moi, capitaine, une marchandise qui en apparence est en bon état et je trouve plus tard que cette marchandise est entachée de vice propre et vous voulez que je sois responsable ? J'ai pris la marchandise telle quelle. Il me faut mon fret et si la marchandise est perdue, c'est le propriétaire, le chargeur, qui en est responsable. S'il n'a pas connu lui-même le vice propre, il n'en est pas moins vrai que c'est sur lui et non sur moi que doit peser la perte. Mais il serait éminemment injuste de la faire peser sur le navire.

M. BERLINGIERI. — C'est plutôt une question de rédaction. Je trouve qu'il faut faire une différence entre le vice propre et la nature d'une chose.

M. LYON-CAEN. — Non, parce que sous le nom de vice propre nous comprenons non seulement les défauts de la chose, mais également la nature.

Herr R. ULRICH (Berlin). — Meine Herren, die Frage um welche es sich jetzt handelt ist eine sehr wichtige Prinzipsfrage, nämlich diese : soll der Befrachter die Folgen tragen wenn er eine Ware liefert, die sich nicht zum Transport eignet?

Ich bin der Meinung die Folgen hat ausschliesslich der Befrachter zu tragen. Es folgt aus dem Wesen des Frachtvertrages. Der Rheder kann erwarten dass er in die Lage gesetzt wird durch den Befrachter seinen Vertrag zu erfüllen, bedingungslos, ohne Einschränkung. In einem späteren Artikel ist gesagt worden « pour les marchandises illégales et dangereuses », der Befrachter solle die Fracht nicht zu zahlen haben wenn er die Beschaffenheit der Ware angezeigt hat. Das ist unbillig ; man kann nicht verlangen dass der Rheder die Ware prüft, der Verfrachter kann also nichts dafür dass die Ware wegen ihrer Beschaffenheit verloren geht, sondern der Befrachter, auch daher soll dieser die Folgen tragen.

Ich würde daher der Meinung sein dass wir diesen nächsten Punkt hiermit hineinziehen und die Frage jetzt allgemein discutieren : soll der Befrachter den Schaden zu tragen haben wenn er eine Ware liefert die beschädigt ist oder die nach ihrer Natur gefährlich oder ungesetzlich ist? In allen diesen Fällen bin ich der Meinung dass der Befrachter allein die Folgen zu tragen hat.

Ich würde bitten dass der Herr Präsident gestatte dass wir vielleicht die Frage dieser besonderen Beschaffenheit zusammenfassen und darüber einen allgemeinen Beschluss nehmen ob es der Befrachter sein soll oder der Verfrachter der die Folgen trägt.

(*Traduction orale par* M. Smeesters)

M. Ulrich dit que la question que nous discutons n'est pas une question de forme, mais de principe qui revient à ceci : qui de l'affréteur ou du fréteur doit supporter la perte du fret lorsque la marchandise ne convient pas au transport? Si on divise la question, la perte de fret incombe-t-elle à l'affréteur lorsqu'il s'agit 1° de marchandises endommagées au moment du chargement, 2° de marchandises avariées en cours de route par leur nature, 3° de marchandises dangereuses, 4° de marchandises illégales.

Herr C. EDZARD (Bremen). — Es würde an sich nicht angehen dass wir beide Fragen zusammen behandeln; aber ich möchte Herrn Ulrich darauf aufmerksam machen dass beide Paragraphen etwas ganz Verschiedenes zum Zweck haben. Par. *b*) spricht von dem Falle wo die Güter verloren gegangen sind lediglich ihrer Beschaffenheit zu Folge. Par. *c*) aber spricht davon wo ein Eingreifen des Schiffers vorliegt um eine Ware zu entfernen die nicht bloss die Ladung, sondern auch das Schiff bedroht; hier handelt also der Schiffer um das Schiff und die Ladung zu retten; und deswegen müssen die beiden Fälle ganz verschieden behandelt werden. In dem Falle wo die Güter in Folge ihrer Natur verloren gehen, ist es ganz einerlei ob der Kapitän den schlechten Zustand, die Beschaffenheit der Ware kennt oder nicht. Das Prinzip ist : die Gefahr trägt derjenige in dessen Person die Ware sich eignet. Auf der anderen Seite aber gilt das Prinzip : kann das Schiff die Ware nicht weiterbefördern, dann bekommt der Schiffer keine Fracht.

Ganz anders nun ist es wenn ein Eingriff des Schiffers vorliegt um das Schiff und die Ladung zu retten. Wenn der Schifter die Beschaffenheit der Ladung kannte und er weiss, kommt er in eine Gefahr, dass er die Güter werfen muss dann soll er aber keine Fracht bekommen.

Da möchte ich für uns Deutschen zu dem *b*) sagen dass « à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident » weggelassen werden müssen. Wenn man fragt : Wie ist der Verlust entstanden? da muss man dazu kommen zu prüfen ob es die Beschaffenheit der Ware, oder ob es ein « Accident » ist; denn eins von beiden war wohl der Grund : die natürliche Beschaffenheit, oder die überkommende Seegefahr. — Das ist es weshalb wir gebeten haben diese Worte zu streichen.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS).

M. Edzard estime qu'on peut parfaitement, pour la forme, réunir *b* et *c*; seulement qu'on doit distinguer parce que pour les avaries et pertes dues à la nature même du chargement il importe peu que le capitaine l'ai connue tandis qu'il en est autrement pour les marchandises dangereuses ou illégales. En ce qui concerne le dernier alinéa *à condition que la cause primordiale* etc... M. Edzard estime qu'il doit disparaître.

M. FRANCK. — *Causa proxima* ou *causa remota*, peu importe. La cause véritable compte. S'il y a cas fortuit il importe peu que la marchandise soit de nature périssable.

M. GOVARE, président. — Je crois pouvoir dire — et si les Allemands le disent la France pourrait le dire aussi, — que nous ne faisons pas de différence entre *causa proxima* et *causa remota*, mais si mes souvenirs me servent bien. ce sont les représentants de l'Angleterre qui avaient demandé l'insertion de cette phrase parce qu'on établit cette distinction dans la jurisprudence anglaise et comme le disait M. Franck, à propos du paragraphe I, nous faisons une législation internationale et sommes forcés d'insérer des dispositions qui sont parfois inutiles en France et en Allemagne, mais qui sont très utiles dans d'autres pays.

M. SMEESTERS (Anvers). — M. Franck n'a pas entendu affirmer tout à l'heure que l'armateur perdrait son fret si les marchandises venaient à se perdre et étaient en parfait état au moment du chargement. Mais les mots « à raison de leur nature » doivent disparaître, me paraît-il Des marchandises délicates, des grains, par exemple, peuvent s'avarier par échauffement; l'armateur sait que c'est une marchandise qui peut s'avarier par sa nature; l'armateur a été renseigné au moment du contrat. Chaque partie

subira donc le risque qu'elle a pu prévoir. Par conséquent de même que le chargeur peut prévoir l'obligation de payer le fret, de même l'armateur perdra son fret.

M. GOVARE, président. — Nous sommes donc en présence de trois systèmes. Le premier c'est celui qui est inscrit dans le projet de Londres. La délégation allemande avait fait un amendement et demandait qu'on supprimât les mots « à condition que la cause primordiale, etc... » M. Brown, des Etats-Unis, va plus loin et demande en plus la suppression des mots « à raison de leur nature ».

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, as I have listened to the speakers who have replied to my last remarks, they have attacked my proposition *in form* with considerable vehemence and emphasis. Nevertheless as I have listened to them I have found myself almost entirely in accord with the principles which they espouse. I am therefore of opinion that there has been some misunderstanding of what it is that I have really proposed.

It seems that the speakers who have followed me have supposed that I was arguing that in the event of cargo perishing owing to its having been in an improper shipping condition, then there should be no freight payable; or if cargo were to perish owing to some concealed defect; in other words, that if the shipper himself knows the condition of his cargo, and the shipowner does not, then according to my proposition there should be no freight payable if the goods perish on the voyage. Such is not my proposition. My proposition related entirely to the text of the Commission of London, which reads as follows: « Where the goods have perished by reason of their defective or improper condition at the time of shipment, or by reason of their nature ». Now the amendment which

I have proposed, and which consists in omitting these last six words, directs itself to a situation in which goods of a known perishable character are put on board a vessel, for instance fruit or grain, which may be damaged by a little heat, sweat or moisture. In a case of that kind the shipowner contracts with the cargo-owner on terms at least of equality. The shipowner knows, just as well as the cargo-owner the danger which besets the merchandise on the voyage. My proposition is that in a case of this kind we should assimilate our law upon this subject to our law in other branches, in other words that each party to the joint adventure should bear his own proper portion of the loss in the event of misfortune. The cargo-owner embarks in the adventure the value of his cargo, the shipowner has at risk his freight, and if misfortune come, the freight of the shipowner should be lost, just as the value of the cargo should be lost.

Some of the speakers who followed me said that a proposition similar to mine would be one in which the shipowner should seek to impose upon the cargo-owner freight in the event that the cargo were lost owing to a defect of the ship. With the greatest respect I submit that the two cases are not at all analogous. A cargo-owner has a right to expect that the ship will be brought to the beginning of her adventure in a proper condition, just as I submit that the shipowner has a right to expect that the cargo-owner will pack his merchandise in a proper and suitable condition. The shipowner is not required to open cases; he is entitled to expect, and to believe that the cargo is in a good, proper shipping condition. In the event that the shipowner performs his obligation and brings to the adventure a seaworthy vessel in a proper condition to withstand any ordinary weather, and nevertheless an extraordinary tempest overcomes her, and she goes to the

bottom (for no ship is always superior to the physical forces of Nature); there the shipowner has done all that he has undertaken to do. In the case of the shipment of the merchandise if the cargo-owner has put on board proper merchandise of its class, well understood by the shipowner, has cased it properly, and then, owing to the nature of that merchandise, the merchandise is lost (for no fruit or grain, or similar commodity is always superior to the chemical forces of Nature) then the cargo-owner has done all that he assumed to do. I submit that in each case the two parties to the adventure should each of them lose his interest therein, the shipowner losing his ship or freight, and the cargo-owner losing his cargo. The loss should be ascribed to the powers of nature. The loss should rest where it has fallen, neither party being liable to the other.

Now, Mr. President, there has been, I think only one argument or suggestion made by any of the speakers, as far as I have been able to understand them, which does not support the rule of law which I am fully prepared to accept. That was a suggestion of one of the gentlemen from Germany, who said : it may be that there is some new chemical compound shipped; that compound is in a perfectly proper condition, we must concede, for such a compound; and yet it is a danger which the shipowner ought not to be prepared to meet, and if on account of the danger of that particular chemical compound it perishes on the voyage it is unjust to put the burden of the loss upon the shipowner. That as a matter of logic would seem to be so, but I should not be willing to depart from my general principle by reason of a matter so unimportant, and so exceptional as that; and my response to the argument would be this : that it ought always to be open to the shipowner to enquire of the cargo-owner concerning

the properties of any such merchandise, so new and so little understood, as is suggested by the speaker who preceded me. I think therefore that a full disclosure should be exacted from the cargo-owner in case of an attempt to ship any merchandise the character of which is not understood by the carrier; and, of course, in the event of any concealment by the cargo-owner, the burden would fall upon him by reason of such concealment, but it seems to me that that is a case of small importance, with which we need not long concern ourselves.

M. CHARLES LE JEUNE (Anvers). — Je suis partisan du maintien intégral du paragraphe *b*. Je trouve que ses termes sont nécessaires pour donner à cette convention sa véritable signification et une portée équitable. Les mots « à raison de leur nature » que l'honorable M. Brown recommande de supprimer, me paraissent devoir être maintenus et je tiens à lui donner réponse à l'exemple qu'il a cité et selon lequel des grains peuvent arriver dans des conditions telles qu'il semble justifié que le capitaine, connaissant la nature du grain, ne doive pas être payé du fret parce que la marchandise aurait péri à raison de cet état. Or, vous connaissez tous certainement la nature de certains grains, par exemple, le maïs. Supposez le transport d'une cargaison de maïs. Le capitaine se trouve devant des grains et il n'a aucune façon d'apprécier si le maïs, par sa nature arrivera en bon état ou non à destination. Vous voudrez donc que ce capitaine soit un expert plus avisé que ne l'est le commerçant lui-même, qui ne fait autre chose que traiter l'article maïs.

Une seconde remarque, que je crois bon de faire, c'est que l'addition des mots « à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident » me semble être une réserve très juste et répond au même ordre d'idées que

celui que nous avons rencontré en matière d'abordage. A un moment donné, on a admis en Angleterre que lorsqu'un navire se dérobait au devoir de prêter assistance au navire avec lequel il avait été en collision, cela créait contre lui une présomption de faute dans le fait de l'abordage lui-même. Eh bien, Messieurs, c'était une déduction absolument irrelevante. Elle ne répondait pas à l'évènement lui-même. Ici, l'exception a pour but d'éviter ce genre de présomption, lorsque la cause du dommage est indépendante de l'état de la marchandise même. Je crois donc que si cette cause primordiale existe, il faut en tenir compte et qu'il n'y a pas lieu de supprimer l'exception. S'il y a un accident, ce n'est pas le mauvais état de la marchandise qui cause la perte, mais c'est l'accident. Il n'y a pas lieu de s'arrêter alors à la nature de la marchandise puisqu'il y a une autre cause qui a occasionné l'accident.

M. Govare. — Nous allons passer au vote. La manière la plus pratique c'est de prendre l'article tout entier. Si une majorité vote l'article entier tel qu'il est, ce ne sera pas la peine de passer aux subdivisions.

M. Franck. — Je fais observer que si nous voulons que tout le monde puisse exprimer son opinion, il serait plus équitable de procéder par division.

M. Govare. — Je ne mets pas aux voix « lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état »... Sur ce point, tout le monde est d'accord.

Mais je soumets au vote : « ou à raison de leur nature ».

(Adopté. — Carried).

Vient ensuite : « à condition que la cause primordiale de la perte ne soit pas un accident ».

Mr. ULRICH. — This word « la cause *primordiale* » is not quite clear. We do not know what it is.

(*Le paragraphe est voté. — This paragraph is carried*).

M. GOVARE, président. — Par conséquent le paragraphe reste tout entier.

Nous passons maintenant à l'alinéa *c*) :

c) **Lorsque des marchandises prohibées (illegal) ou des marchandises d'une nature dangereuse ont été chargées sans qu'il ait été donné connaissance de leur nature à l'armateur et qu'elles ont été nécessairement détruites pendant le voyage pour sauver soit le navire, soit la cargaison à bord ;**	*c*) **Where illegal goods or goods of a dangerous nature have been shipped without notice to the Shipowner of their nature and have been necessarily destroyed during the voyage in order to save either the ship or the cargo on board ;**

HERR PRÆSIDENT BRANDIS (Berlin). — Wir haben beantragt Paragraph *c*) in folgender Weise zu fassen :

« Lorsque des marchandises ont dû être détruites sur » l'avis du capitaine agissant conformément à son devoir, » à raison de ce qu'elles étaient prohibées ou de nature » dangereuse et que cette nature ou leur caractère illégal » n'avait pas été déclaré ».

Wir haben Wert darauf gelegt hineinzubringen die Worte « conformément à son devoir » weil von den Kaufleuten gesagt worden ist dass der Kapitän leicht Güter vernichten würde. Wir haben dann den Schlusssatz « n'avait pas été déclaré » weil es uns nothwendig scheint einen Unterschied zu machen gegen *b*) da hier der Kapitän eine Ware vernichtet weil dieselbe das Schiff gefährdet. Da handelt er

also im Interesse des Schiffes. Ob nun dies durch Verschulden des Verladers, oder ohne seine Schuld, ist einerlei, aber es soll Fracht bezahlt werden wenn die Ware vernichtet werden muss, selbst wenn das geschehen ist im Interesse des Schiffes.

(*Traduction orale par* M. Louis Franck)

M. Brandis explique que l'amendement de l'Association allemande est avant tout fait pour préciser exactement l'importance de la question de principe et il propose par conséquent de substituer au texte de la commission de Londres : « lorsque des marchandises ont dû » être détruites sur l'avis du capitaine agissant conformément à son » devoir, à raison de ce qu'elles étaient prohibées ou de nature dan- » gereuse et que cette nature ou leur caractère illégal n'avait pas été » déclaré ». La grande préoccupation de l'Association allemande, était que d'après le texte de la Commission de Londres, on n'encourageât trop facilement les capitaines à détruire de la marchandise.

M. Govare, président. — Il n'y a donc pas là une question de principe et je proposerais de renvoyer ce point à la Commission.

M. Worms. — Je tiens à dire que nous pouvons voter la proposition allemande parce qu'elle est beaucoup plus claire.

M. Ulrich. — Ce n'est pas seulement une question de rédaction ; il s'agit aussi de la question de principe.

M. Govare, président. — Mais il ne s'écarte du premier texte que pour le préciser. Et comme il y a dans toute la conférence un sentiment unanime pour demander qu'on accorde la préférence au texte de l'association allemande, je crois que nous pouvons renvoyer la résolution à la Commission.

M. GOVARE. — Nous passons au paragraphe *d* :

d) Lorsque les marchandises n'arrivent pas au port de destination, mais que le propriétaire de la marchandise soit en droit de réclamer du transporteur leur valeur de marché au port de destination ;

d) Where goods do not arrive at the port of destination but the cargo-owner is entitled to claim from the carrier their market-value at the port of destination ;

Il est entendu qu'au point de vue de la rédaction la Commission pourra modifier cet article.

M. ASSER. — Qu'est-ce qu'on vise par l'article *d* ? L'avarie commune ? Je signale seulement pour la commission de rédaction que si c'est l'avarie commune on pourrait le dire expressément.

M. FRANCK. — L'Allemagne propose de supprimer la partie finale de cet article. Sur ce point on pourrait lui donner satisfaction. Je crois que ce texte peut disparaître parce que si cela se rapporte à l'avarie commune c'est dans les règles sur l'avarie commune que la disposition doit trouver sa place.

M. GOVARE. — Le paragraphe *d*, comme le demande l'Allemagne, disparaît.

Enfin le paragraphe *e* :

e) Lorsque les marchandises sont nécessairement vendues en cours de voyage à raison de leur état d'avarie, que cet état provienne de leur nature ou vice propre, ou d'une fortune de mer, à

e) Where goods 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

condition que les marchandises aient été à ce moment dans un état qui leur permît d'atteindre le port de destination in specie.

the sea provided the goods were then in a condition to have reached the port of destination in specie.

La délégation allemande demande la suppression de la fin de ce paragraphe. Est-ce qu'il y a lieu à discussion ?

M. FRANCK. — Il est clair qu'après que nous avons discuté le principe que nous ne ferions pas de distinction entre les avaries, nous devons être logiques et ne pas maintenir « in specie ». *(D'accord ! oui !)*

La séance est levée. — The Conference adjourned.

JEUDI, 12 OCTOBRE 1911

THURSDAY, OCTOBER 12th 1911

Séance du matin. — Morning's sitting.

SOUS LA PRÉSIDENCE DE M. PAUL GOVARE

Mr PAUL GOVARE IN THE CHAIR

La séance est ouverte à 9 1/2 heures. — The sitting is opened at 9.30 a. m.

M. GOVARE, président. — Nous avons voté hier sur les paragraphes *a*), *b*), *c*) et *d*). Au moment d'arriver à l'article 3, l'un de nos collègues a demandé la parole pour proposer deux amendements qui porteraient les lettres *f*) et *g*) à l'article 2. Je crois que je ne peux pas refuser de mettre ces amendements en discussion car il est certain que notre texte n'est pas définitif et par conséquent le fait que cela ne figure pas dans le projet de Londres n'empêche pas nos membres de proposer une addition.

Je donne la parole à M. Sieveking, pour les lettres *f*) et *g*).

Dr. SIEVEKING. — Mr. Chairman and Gentlemen, I have to ask you to add two subdivisions to section 2 of the draft Treaty. The one is worded : « *les droits des parties relatifs au fret en avarie commune seront réglés par les lois d'avarie commune.* » I should not like to translate it into

English, but I think my English friends will understand it. The reason for my proposing this addition is that in Article 1 you see that no freight is due if the goods do not arrive at their destination. Now if goods have been jettisoned it stands to reason that they do not arrive at the port of destination, and I think if you do not say anything with regard to the fact that all relations arising out of general average are not included in this draft-treaty, then no Average Adjuster can assess the contribution for freight for goods which have been lost in general average. Therefore it is nothing new I propose to you : it is merely to make the position quite clear. This was also proposed in Bremen. M. Langlois and M. Autran gave the same explanations, and it is the text which my father drew in Bremen that I have read to you, I think there is no objection to adding these words to this draft treaty.

Mr DOUGLAS OWEN. — Would you mind reading the words quite clearly ?

Dr SIEVEKING. — The words are : « *les droits des parties relatifs au fret en avarie commune seront réglés par les lois d'avarie commune* ».

The other amendment is that with regard to animals which die in the course of the voyage. I think Lord Justice Kennedy himself proposed to add that freight is due for animals which have died in the course of the voyage. Therefore this amendment would read in French, under the letter *f*, or *g* : « *pour les animaux qui sont morts en cours de route* ». There are difficulties, of course. You might say animals might die also because of mere accident, but it is very difficult to decide whether it is not by their own nature that they have died, or whether it was by mere accident, and therefore, to do away once for all

with these difficulties it is simply stated that for animals which have died in the course of the voyage freight shall be paid. I think my English friends will accept it, because Lord Justice Kennedy proposed it himself.

Mr. ARTHUR SERENA (London). — It is the custom to pay in advance on cattle.

Dr. SIEVEKING. — Excuse me; that is a question we have to deal with afterwards in art. 4.

*
* *

J'ai à vous proposer deux articles additionnels. L'un de ces articles est rédigé comme suit : « *Les droits des parties relatifs au fret en avarie commune seront réglés par les lois d'avarie commune* », et la raison en est que dans l'article 1 vous avez établi la règle que si la marchandise n'arrive pas à son port de destination aucun fret n'est dû. Or, si des marchandises sont jetées, il va de soi que ces marchandises n'arrivent pas à leur port de destination et si vous ne faites pas l'addition que je vous propose de faire, je crois qu'aucun dispacheur ne pourra admettre la contribution pour le fret des marchandises qui ont été jetées. Je désire donc faire simplement cette observation à titre explicatif et j'espère que cette proposition sera acceptée.

Le second amendement se rapporte aux animaux qui sont morts en cours de route. Il est très difficile souvent de distinguer entre un cas où un animal est mort par accident et un cas où la mort est attribuable à la nature propre ou au vice caché de l'animal. Pour trancher une fois pour toutes ces difficultés, posons comme règle que le fret est toujours à payer pour les animaux qui sont morts en cours de route.

M. LE Dr ANTONIO VIO (Fiume). — Artikel 1 hat den Grundsatz festgestellt dass keine Fracht bezahlt werden sollte, wenn die Ware nicht zum Bestimmungsorte ankommt. In Artikel 2 folgen dann die Ausnahmen in welchen die Fracht trotzdem bezahlt werden muss. Die Ausnahmen sind nach meiner Ansicht taxativ, und alles was darin nicht angegeben wird, ist also ausgeschlossen, und müssen wir annehmen dass für solche Fälle die Fracht nicht bezahlt werden soll.

Wenn wir nicht Avarie Commune annehmen, dann muss man daraus logisch schliessen dass im Falle der Grossen-Havarie keine Fracht zu zahlen ist. Daher sollen wir ausdrücklich sagen dass Fracht zu bezahlen ist wenn die Ware beschädigt worden ist und vernichtet.

Ich schlage vor dass man zu diesem Paragraphen noch hinzufüge :

« *Le fret est dû lorsque les marchandises sont détruites par suite d'une avarie commune.* »

(*Traduction orale par* M. C. SMEESTERS)

M. Vio dit que l'article 1 contient la règle générale que le fret n'est pas dû pour les marchandises n'arrivant pas à destination. L'article 2 mentionne certaines exceptions à cette règle. Il en résulte que tout cas non cité est exclu et tombe sous la règle générale. Si dans l'article 2 on ne mentionne donc pas le cas d'avarie commune, aucun fret ne sera dû dans ce cas. Il propose donc l'amendement qu'il vient de vous lire.

M. LYON-CAEN (Paris). — N'est-ce pas une grande innovation par rapport à la règle suivie en Angleterre ? Est-ce qu'en Angleterre, pour les marchandises sacrifiées en avarie commune, le fret est dû ?

Mr. DOUGLAS OWEN. — I did not catch that.

Dr. SIEVEKING. — Mr Lyon Caen just said that he thought

that it was against the English Law to say that freight is due, when the goods have been sacrificed in General Average.

Mr. DOUGLAS OWEN. — Oh no.

Dr. SIEVEKING. — I think I understood him to say so : that your English law does not say that freight is due, when goods have been sacrificed in General Average.

Mr. DOUGLAS OWEN. — The law of General Average certainly is that if goods are sacrificed, inasmuch as the freight is sacrificed with them, when the value of the goods is made good in General Average so the amount of the freight is made good in General Average.

Mr. CONSTANT SMEESTERS (Belgium). — And the freight is due ?

Mr. DOUGLAS OWEN. — No : it is made good in general average.

May I say one word. I only wanted to call attention to this. We have decided in several instances that freight is to be due on goods which for various reasons do not arrive. We have laid that down as a principle in certain cases. Now I want to know from whom that freight is due ; from whom are you going to collect it ? It seems to me that in most cases it will be impossible to collect that freight at all, and it seems to me that for us to pass a resolution of that kind without indicating at all who are the parties in our opinion liable is somewhat misleading at any rate. It is a question for the Conference whether they should make any reference to that, or not : but if we simply pass a resolution of this kind it will give rise to all sorts of questions.

(Traduction orale par M. SIEVEKING)

M. Douglas Owen a dit que nous n'avons pas décidé dans cet article qui avait à payer le fret. Nous avons seulement décidé quand le fret était à payer et il demande en conséquence à la conférence s'il ne serait pas bien aussi de fixer qui aura à payer le fret.

M. MOREL. — Je n'ai qu'un mot à dire au sujet du second amendement qui a été proposé par M. Sieveking sur le fond duquel je suis d'accord quant à la question d'accorder le fret quand il s'agit d'animaux péris en cours de route. Est-il bien nécessaire de faire un amendement sur ce point spécial? La question n'est-elle pas tranchée par le paragraphe voté, qui dit que le fret est dû lorsque les choses transportées périssent par leur nature?

M. LODER. — Qu'est-ce qu'on fait de l'amendement qui est proposé? On veut dire que, dans ce cas, les marchandises quoique non arrivées sont cependant censées arrivées. Ne serait-il, dès lors pas plus simple de dire, « *les marchandises sacrifiées en avarie commune sont censées être délivrées* »?

Mr DOUGLAS OWEN. — May I say that my enquiry did not relate to this particular subject, but was a quite general one?

M. TOUTAIN. — J'approuve absolument la proposition d'amendement faite par M. Sieveking. Si l'on stipule que le fret ne sera jamais dû lorsque les marchandises n'arrivent pas, il est évident que le dispacheur ne pourrait admettre le fret en avarie commune lorsque les marchandises ont été jetées. Quant à ce qu'a dit M. Douglas Owen, à qui incomberait la charge du fret, il me semble que lorsque la marchandise est sacrifiée en avarie commune le fret sera également rétribué en avarie commune.

M. DOUGLAS OWEN. — Ce n'est pas là le sens de ma question.

M. TOUTAIN. — Je crois que le cas principal c'est l'avarie commune. M. Douglas Owen nous dit que ce n'est pas le seul, mais je ne vois pas bien ce qui pourrait y avoir encore. Je n'ai pas la prétention de proposer une formule, mais c'est là l'idée.

M. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, I am one of those who believe that it is wise in a Conference of this character to say plainly what we mean, and therefore, although I believe both of the amendments proposed by Dr. Sieveking to be unnecessary, because a Court would probably construe this provision of the treaty, were it to become a treaty, in exactly the same sense as that contemplated by Dr. Sieveking, I believe it is wise to say specifically upon these points just what we mean. Upon the proposition to require the payment of freight in respect of animals that have perished on the voyage I shall be compelled to vote « No » only because I have already voted « No » upon the subject of payment of freight as to ordinary merchandise that perishes on the voyage owing to the nature of such merchandise. I only wanted to explain my vote of « No », because if it were open to me to have voted « Yes » upon the former proposition I should certainly vote « Yes » upon both of the amendments now.

M. GOVARE, président. — Je mets aux voix la résolution, car je crois qu'on a épuisé toute la question. Il est bien entendu que ces amendements sont rédigés par M. Sieveking d'une façon un peu vague : il formule une idée et la commission de rédaction se chargera du texte.

M. Sieveking propose d'abord d'admettre parmi les

exceptions le cas où les animaux sont morts en cours de route.

En somme, nous sommes d'accord sur la première question. Je vois qu'à part les Etats-Unis, il y a unanimité.

En ce qui concerne la question d'avarie commune M. Sieveking a aussi proposé un amendement. M. Loder en a proposé un autre qui me paraît meilleur. Je vous propose donc d'accepter l'idée de M. Sieveking et de M. Loder et de les renvoyer au point de vue de la rédaction à notre comité de rédaction auquel nous aurons à donner de nouveaux pouvoirs. *(Adhésion).*

Nous passons maintenant à l'article 3 :

Le fret global (lump sum freight) est dû que les marchandises embarquées soient ou ne soient pas délivrées au port de destination.	**Lump sum freight is due whether the goods shipped are or are not delivered at the port of destination.**

M. Brown demande à dire quelque chose sur le texte général de l'article 2.

M. Frederick M. Brown. — Mr. President and Gentlemen, a distinguished Italian delegate yesterday proposed an amendment to one of the subdivisions of Article 2 to the general effect that with regard to goods in certain cases arriving in a damaged condition, and of less value than the freight, the owner of those goods should not be required to do more than surrender the goods themselves. That amendment, however, was not put to a vote, and I thought at the time that it was desirable that that should be put to a vote. On that account I have prepared an amendment in the following terms, an amendment to apply to the entire Article 2, and to be inserted at the end. It is as follows : « *Notwithstanding the provisions of the foregoing subdivisions*

of this Article, all obligation for the payment of freight may be discharged by the surrender to the carrier of the merchandise carried within a reasonable time after tender by the carrier at destination, and opportunity for inspection, in cases in which, without fault on the part of the cargo-owner, or his representatives, the merchandise has become of less value than the amount of the freight, owing to the events of the voyage ».

M. Hostie. — En français la proposition de M. Brown est la suivante : « Par dérogation et par exception à l'art. 2, toute obligation de payer le fret peut être acquittée par la remise au transporteur des marchandises dans un délai raisonnable après la mise à disposition par le transporteur à destination et après que le destinataire aura eu l'occasion d'examiner la marchandise, dans le cas où, sans qu'il y ait faute de la part du propriétaire de la cargaison, la marchandise se trouvera valoir moins que le fret. »

Le texte est un peu compliqué, je crois qu'il faut le résumer en français de la façon suivante : « Si à destination la marchandise se trouve être d'une valeur moindre que le fret et qu'elle est abandonnée, le transporteur peut en disposer pour se payer du fret ».

M. Govare. — Je crois que cette question sort de l'ordre de notre discussion. Au point de vue pratique il arrivera presque toujours que si la marchandise n'a plus de valeur ou n'a plus qu'une valeur inférieure à celle du fret, le réclamateur qui, comme le dit M. Brown, a eu le temps de se rendre compte de l'état de la marchandise, ne la réclamera plus.

Je demande s'il y a lieu de mettre dans notre convention une disposition de ce genre?

Vote.

La proposition est rejetée à la majorité.

Article 3

Le fret global (lump sum freight) est dû que les marchandises embarquées soient ou ne soient pas délivrées au port de destination.	**Lump sum freight is due whether the goods shipped are or are not delivered at the port of destination.**

Autrement dit, la règle de l'article 1 ne s'applique pas quand il s'agit du *lump sum freight.*

M. Koch (Copenhague). — Sur cette question du fret global, j'ai une observation à faire. Est-il nécessaire ou désirable d'avoir pour le fret global une règle si peu conforme au principe de l'article 1 d'après lequel aucun fret n'est dû si la marchandise n'arrive pas au port de destination? Est-ce nécessaire et pourquoi? Au premier coup d'œil la règle de l'article 3 est très bonne, simple et claire mais il me semble qu'elle n'est pas tout à fait juste. Le propriétaire de navire, quant à lui, peut accepter cette règle parce qu'elle est en sa faveur, mais les négociants? Si on veut demander pour quel motif un armateur, un propriétaire de navire et un chargeur s'accordent sur un fret global, je crois que c'est pour éviter des difficultés. Si on n'a pas le fret global il est nécessaire de mesurer, de peser la marchandise pour déterminer le fret qui doit être payé. Je crois que c'est pour éviter ces difficultés qu'on a pris le fret global. Mais pourquoi payer le fret si, par exemple, toutes les marchandises ne sont pas arrivées, si toutes sont perdues quand on a la règle de l'article 1 qui dit que dans pareil cas aucun fret n'est dû? Et il me semble aussi que si une partie des marchandises est perdue, n'arrive pas au port de destination, il n'y a pas de raison alors pour qu'on doive payer tout le fret.

Je pense que le fardeau de la preuve doit toujours peser

sur le propriétaire de la cargaison, quand il ne veut pas payer tout le fret global. La règle la plus juste semble être que « le fret global est dû que les marchandises soient ou non débarquées au port de destination », mais en y ajoutant « *à moins qu'il ne soit prouvé qu'une partie de la cargaison est perdue; dans ce cas le fret doit être diminué pour une somme correspondante.* »

HERR PRÆSIDENT BRANDIS (Hambourg). — Die Bedenken des Herrn Koch halte ich für rechtfertig. Als wir die Sache in Hamburg beraten haben, war ich der Meinung dass « lump sum » nur für Vermietung eines ganzen Schiffes galt. Ich habe das gestern constatiert und hörte keinen Widerspruch dass dies so ist. Wenn das richtig ist brauchen wir diesen Artikel nicht. Aber ich bin nicht in der Praxis gewandt. Die Herren Rheder sagen mir dass auch bei Befrachtung einzelner Güter eine « lump sum » Fracht vorkommt.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS)

M. Brandis dit qu'au Comité de Hambourg, on était d'avis que les mots « lump sum freight » de l'article 3 ne devaient viser que le cas d'un affrètement total, c.-à-d. de tout un navire ou d'une partie de navire. Et M. Brandis a demandé aux armateurs si le fret global pouvait s'appliquer à de simples lots de marchandises. Les armateurs ont répondu « oui ». Dans ces conditions les observations de M. Koch sont fondées.

M. GOVARE, président. — Je crois que cela ne se présente pas souvent en France. Voici ce qui explique cette confusion. On fait allusion au fret « en travers ». C'est lorsqu'un armateur stipule avec un affréteur un fret, non pas payable par tonne, mais un fret qui sera, dès à présent, fixé p. ex. à 500 ou 1000 frs. Ce n'est pas cela qu'on voulait dire et M. Brandis vous l'a expliqué. On voulait viser le

cas d'affrètement d'un navire total ou d'une partie de navire total.

Messieurs, pour qu'il n'y ait pas d'équivoque, et pour éviter à la Commission des malentendus — il est bien entendu qu'au fond dans l'article 3, il ne s'agit pas des marchandises, mais du navire ; non pas du fret, mais de l'affrètement du navire.

Que la marchandise embarquée arrive ou non à destination le prix de loyer, le fret en travers, est toujours dû.

M. CHARLES LE JEUNE (Anvers). — Y a-t-il une objection à remplacer le mot « global » par les mots « en travers », qui limitent exactement la signification de cet article au cas où il y a un affrètement total du navire ou d'une partie déterminée du navire ?

M. ALBERT FRANKFURTER. — I think we do not quite agree about the sense of Article 3. I have, of course, personally, as a shipowner, voted in favour of art. 3, because a shipowner is always very glad to get the freight whether the goods arrive, or do not. In fact he has a lot of sacrifices in going on the voyage, and that is also the reason why he intends to get freight, and why the owners as much as possible try to get the freight paid in advance. But from a juridical point of view, although I am not a lawyer, I think that this art. 3, if it relates only to the chartering of a ship for a lump sum (because we have lump sums also for lots of parcels in a ship), should remain out as of no use here. Indeed if we do not intend that the shipowner is to receive lump sum freight for the carrying of parcels whether they arrive or not, it is no use having this disposition.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS).

L'orateur estime qu'il n'y aurait pas lieu d'insérer l'article 3, si nous sommes d'avis qu'en cas de non arrivée, le *lump sum* freight ne sera pas dû.

M. SMEESTERS. — Je crois que c'est une erreur car nous voulons décider qu'en cas d'affrètement du navire, le fret sera dû.

M. FRANKFURTER. — Alors, il faut le dire clairement, parce qu'il y a également le « lump sum freight » pour les lots de marchandises.

M. SMEESTERS. — C'est ce qui a été expliqué.

M. LODER. — En lisant l'article 3, comme on le trouve imprimé, j'ai eu toujours l'impression qu'il s'agissait non seulement d'un affrètement du navire entier, mais aussi de marchandises en lots et je crois que c'était très juste.

M. GOVARE. — Je ne comprends pas très bien. Dans ma pensée en lisant le texte anglais « lump sum freight is due », j'avais compris qu'il ne s'agissait exclusivement que du cas où on affrétait un navire en travers, où il y a donc une location d'espace, et cela n'est plus un transport. Je loue votre navire pour frs. 40.000.— Si les sucres mis à bord se sont fondus, si le bétail est mort, peu m'importe, je dois toucher mes frs. 40.000.—. Voilà ce que j'avais compris.

J'avoue que je ne comprends pas très bien l'observation de M. Loder et je voudrais bien que quelqu'un m'éclairât.

Mr. JOHAN HANSEN. — M. President and gentlemen, I wish to renew the question put by the President of the

Danish Association about this Rule 3. Is it not a new principle altogether that we are laying down in this rule? I must own, as a practical shipowner, that I have not heard of this before. There is an old rule as to prepaid freight, but *lump sum* I have never heard of. Why should not lump sum be paid the same as other freight? What is the difference between lump sum and other freight? I do not see it. Instead of paying so much per ton for the goods we pay a lump sum. Why should there be any difference made between the two? I have never been able to understand the meaning of this rule. The question was put also by our President: what is the meaning of it? Why is lump sum freight to be treated differently from freight per ton? It seems to me that, not only with whole cargoes, which have been spoken of before, but if we take parcel goods, which are very often shipped on lump sum, we shall get two different freights, and two different settlements altogether if anything should happen on such a voyage. It may lead to a lot of complications, and I would like some gentleman to explain to me what is the meaning of that rule.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS).

M. Hansen estime qu'il n'y a pas lieu d'insérer une clause relative au *lump sum freight*. Il ne comprend pas la différence qu'il y a entre ce fret et un fret calculé par tonne.

Dr. SIEVEKING. — Mr. Chairman and Gentlemen. This rule has been introduced by Lord Justice Kennedy who unfortunately is not here. When I first saw this rule the first thing I did was to look to see what Carver said about it, and Carver said that the lump sum is so to say the rent paid for a ship; that a lump sum freight is stipulated generally only in cases of the demise of a ship; but now, this rule having been introduced into the first part of this

draft treaty, it goes much further. This first part of the draft treaty, as the old draft treaty does, means to include all sorts of affreightment, not only the demise of a ship, not only the affreightment of a whole ship, but also general cargo ; and as I understand our discussion up to now has dealt with these articles principally in view of the shipment of general cargo, leaving out all the questions, which are difficult questions, of the relations of the parties with regard to the demise of a ship, time-charter, and so on. Now it is perfectly clear that, if you accept this article here as it stands, it is meant also to cover the shipment of general cargo; therefore, if you ship only one case, say of pocket handkerchiefs, and stipulate a lump sum, the lump sum is due whether that case arrives or not. That is the meaning of this article.

***

C'est Lord Justice Kennedy qui a d'abord introduit cet article dans le projet de code et d'après la loi anglaise, autant que je la comprends, un fret global ne s'applique qu'au cas d'un affrètement d'un navire entier et en général au cas où un navire est loué en quelque sorte. Mais après que cet article eût été introduit dans ce projet, il me semble qu'il doit comprendre également le chargement en cueillette et si vous acceptez cet article comme il est dit, vous acceptez aussi que le fret global est dû même dans le cas d'un chargement en cueillette.

M. Govare. — Je donne lecture d'un amendement qui vient de m'être passé par M. de Grandmaison.

M. Sieveking nous a donné des explications très claires car, jusqu'à présent, nous n'avions pas très bien compris. La règle de l'article 3, dans la pensée de ses rédacteurs, s'applique à toute espèce de fret à partir du moment où il

est forfaitaire. Ce n'est pas seulement l'affrètement en travers qui échappe à la règle de l'article 1. M. Hansen nous a dit qu'il ne voit pas la nécessité de cette stipulation et M. de Grandmaison, qui partage les idées de M. Hansen, nous propose l'amendement dont je donne lecture :

« Remplacer l'article 3 tel qu'il a été rédigé au point de vue même du fond par la Commission de Londres par les mots que voici : « *L'article 1 ne s'applique pas au cas d'affrètement en travers du navire soit total soit partiel* ».

M. Brandis. — Die Richtigkeit dessen was Dr. Sieveking gesagt hat, nämlich dass Art. 3 des Vorschlages sich auf allen Arten der Fracht bezieht, ergiebt sich sehr deutlich aus dem Wortlaut des Absatzes 2 des Titre Préliminaire :

« A moins que le contexte n'exige une autre interprétation, l'expression fret signifie la rémunération du transporteur maritime pour le transport et la délivraison à une destination convenue de la propriété d'autrui embarquée à bord d'un navire pour un pareil transport, ou le prix de la location d'un navire ».

M. Smeesters. — D'après ce que je comprends, vous vous êtes résolus pour l'interprétation donnée par M. Le Jeune, c'est-à-dire, l'affrètement en travers du navire ou d'une partie du navire. La proposition ne viserait que ce cas-là et nous ne nous occuperons pas du *lump sum freight* pour des lots de marchandises.

M. Govare. — Il y a malentendu à ce sujet. M. Sieveking auquel on a posé la question de savoir ce que veut dire l'article 3 a répondu que l'idée de la Commission a été qu'il s'agissait de n'importe quel fret forfaitaire et la thèse de MM. Le Jeune, Hansen et de Grandmaison a été

résumée dans la proposition de M. de Grandmaison. Il y a donc deux textes.

M. SMEESTERS. — Je suppose qu'une partie de la marchandise se perde et qu'une autre partie arrive à destination. Est-ce que tout le fret sera dû ? Je demande une solution. Ne vaudrait-il pas mieux de dire « *en cas de transport de marchandises en cueillette à un fret global, le fret ne sera dû qu'en proportion des marchandises livrées au port de destination* » ?

Je dépose cet amendement pour qu'il y ait une explication claire et précise.

M. LUREAU. — Malgré ce qui vient d'être dit, et malgré notamment les réserves qui résultent de l'amendement de M. de Grandmaison, je persiste à penser que la disposition que nous discutons en ce moment, est en contradiction avec l'avis général exprimé ici, notamment que le fret n'est pas dû lorsque la marchandise n'arrive pas à destination et j'avoue que je ne comprends pas qu'on doive faire une différence entre un armateur qui donne son navire à autant par tonne et entre un armateur qui, au lieu de stipuler un fret global, loue le navire à raison d'autant la tonne.

En cas de réaffrètement, je comprendrais que l'armateur n'ait pas à se préoccuper de tout cela et que dans ce cas seulement le fret entier demeurerait acquis. Mais je ne vois pas de différence entre la location du navire pour un fret global et la location moyennant un fret par tonne.

M. HANSEN. — Les armateurs chargeront toujours par fret global si nous votons cela.

M. ALBERT FRANKFURTER. — I shall be very short because I see that my proposal to leave out Article 3 has

already found some assistance. I would only explain that we have provided here in art. 1 when freight is not payable, in art. 2, the exceptions, and I think that art. 3 is quite unnecessary, because it is already covered by all the points in art. 2. What is lump sum ? We have many Charterers who take a ship on lump sum and load then parcels and *vice versa*. Lump sum to-day is only just to take a ship and pay the owner on arrival of the cargo. The responsibility of the shipper ceases on loading the cargo, according to all Bills-of-Lading in the world, and the owner would certainly have no chance of recovering the freight if the ship did not arrive ; but this is a matter apart. What I want to repeat, and what I must insist upon is that article 3 is already covered by art. 1, and it can remain out unless I receive an explanation to the contrary.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS)

L'orateur estime qu'il y a lieu de supprimer l'article 3, parce que d'après lui, toutes les hypothèses prévues par cet article tombent sous l'application de l'article 1.

M. GOVARE. — A l'heure qu'il est, nous sommes en présence de trois solutions. L'avant-projet dit :

« *Le fret global est dû que les marchandises embarquées soient ou non délivrées au port de destination* ». Puis le texte de M. de Grandmaison « *L'article I ne s'applique pas au cas d'affrètement en travers du navire total ou partiel* » et enfin le texte de M. Smeesters « *en cas de transport de marchandises en cueillette moyennant un fret global, le fret ne sera dû qu'en proportion des marchandises livrées au port de destination* ». Voilà les trois systèmes. Je dirai presque qu'il y en a un quatrième qui vous demande de tout supprimer. Désirez-vous voter immédiatement ou vous consulter d'abord entre vous ?

M. LUREAU. — On pourrait prendre les différents amendements l'un après l'autre.

M. GOVARE. — Je mets aux voix l'amendement de M. de Grandmaison. La restriction et la dérogation à l'article I, d'après M. de Grandmaison, ne s'appliqueraient qu'au cas d'affrètement total ou partiel en travers. Nous ne sommes plus en face d'un contrat de transport, mais d'une location du navire.

Dans le même esprit que l'amendement de M. de Grandmaison, les membres de l'Association française seraient-ils d'accord pour restreindre le cas de cet article à la location de la totalité du navire ?

« En cas de location de la totalité du navire pour un fret global à forfait, ce fret global sera dû que les marchandises soient ou non délivrées ».

On loue le navire en totalité ou on donne un navire pour y charger. Dans ce cas le fret peut être d'autant par tonne ou bien convenu pour une somme globale. Nous sommes tous d'avis que lorsque les marchandises sont mises à bord du navire moyennant un fret global par lot, ce fret global ne sera pas dû lorsque la marchandise n'est pas délivrée. Mais lorsque le navire est affrété pour la totalité — qu'il y a donc location de la totalité du navire pour un fret global, dans ce cas, le fret sera dû que le navire arrive ou non à destination.

M. BERLINGIERI. — Qu'est-ce que vous entendez par là ? C'est le time-charter.

M. ULRICH. — Ne vaudrait-il pas mieux de mettre également aux voix la suppression de l'article ? De cette façon nous n'aurons plus de discussion.

M. GOVARE. — Nous mettons aux voix l'amendement de M. de Grandmaison :

« En cas de location de la totalité ou d'une partie du » navire, pour un fret global à forfait, ce fret global sera » dû que les marchandises soient ou non délivrées au port » de destination ».

M. BERLINGIERI. — Je ne comprends pas ce qui constitue la différence à laquelle M. le Président fait allusion.

M. LE JEUNE. — Cette explication m'a été demandée déjà par quelques membres.

Je l'ai soumise à plusieurs membres des diverses délégations et il a paru que cette explication est satisfaisante. Voici l'explication du fret total ou partiel en travers. Supposez que vous affrétiez un espace déterminé, soit la totalité soit une partie du navire. Affrétant dans ces conditions, vous n'avez purement et simplement que pris la charge de donner à ce navire les marchandises qui vous conviennent et pour lesquelles vous avez donné une somme déterminée à un armateur qui n'a plus à intervenir dans les marchandises qu'il reçoit. Ces marchandises, c'est vous qui allez les engager. De cette façon vous ferez une opération soit à votre profit, soit à votre préjudice ; et selon que vous aurez, par conséquent, affrété dans des conditions plus ou moins favorables, vous toucherez plus ou moins de fret.

Mais celui qui vous aura affrété son navire ou une partie de son navire aura probablement consenti cette location à des conditions plus avantageuses qu'en cas d'affrètement ordinaire parce qu'il est exempt de toute espèce d'aléas et de toute espèce de risques. C'est donc dans ces conditions-là que le fret en travers, — le lump sum freight — est considéré dans l'amendement de M. de Grandmaison.

Si vous êtes d'avis que c'est bien là l'interprétation de l'amendement, vous le voterez.

M. BERLINGIERI. — Sous réserve, bien entendu, de la terminologie parce que je pense que le mot « location » doit être remplacé par le mot « affrètement ».

M. GOVARE. — Le texte est sans intérêt puisqu'il sera l'objet de nombreuses modifications. C'est la pensée seule, le principe qui compte et qui est que l'article 1 ne s'applique pas quand il y a un affrètement en travers ou lump sum freight du navire soit total ou partiel. (*On vote*).

M. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, I cannot understand from what has been said in French whether the amendment of M. de Grandmaison contemplates a hiring of a certain space in cubic feet or otherwise in a ship, or whether it contemplates a contract to carry certain merchandise. I cannot vote until this is explained.

M. Dr. VIO. — Wir sind nicht einverstanden mit der Fassung.

M. GOVARE. — Il y a une majorité en faveur de l'amendement et sous réserve de modifications par le Comité de rédaction, il y a lieu de le considérer comme voté.

Nous passons à l'article 4 :

Le fret payé d'avance ne peut être recouvré quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage, à condition que le navire ait commencé le voyage (has sailed on the voyage).	Prepaid freight provided that the ship has sailed on the voyage cannot be recovered back although the goods are wholly or partially lost during the voyage.

Herr G. EDZARD (Bremen). — Es kann hier keinem Zweifel unterliegen dass die Bestimmung des Artikel 4 gegenüber dem Prinzip des Artikels 1 etwas unlogisch ist. Wenn die Voraussetzung eintrifft dass die Güter nicht geliefert sind, so muss auch die Folge sein dass die Fracht welche bezahlt wurde, auch zurück zu erstatten ist; allein es hat sich in der Praxis aller Länder so als Gewohnheit herausgestellt die gezahlte Fracht nicht zurück zu zahlen dass wir glauben dass Artikel 4 der ganz allgemeinen Praxis entspricht. In den Connossementen, wie auch in den Chartern wird häufig bedungen dass vorausbezahlter Fracht-Vorschuss unter Versicherung zu bringen ist, so dass es sich dann um die sogenannte definitiv bezahlte Fracht handelt. Das aber was auf die vorausbezahlte Fracht Anwendung zu finden hat, muss nach unserer Meinung auch Anwendung finden auf vorausbezahlten Frachtvorschuss, « advanced freight ». Mir schien es sehr häufig dass es den betreffenden Personen unbekannt ist wo eigentlich die Differenz zwischen vorausgezahlte Fracht und vorausgezahlten Frachtvorschuss liegt; der Unterschied ist allerdings oft sehr fein und ist es auch schwer zu ermitteln ob es sich um Fracht, oder wohl um Vorschuss handelt. Aus diesen Gründen glauben wir dass es besser ist beide gleich zu behandeln.

Eine Bemerkung möchte ich noch über den Vorschlag des Lord Justice Kennedy machen, der an dieser Stelle auch noch die Seetüchtigkeit des Schiffes bedingen wollte. Es ist unpraktisch die Frage der Seetüchtigkeit an dieser Stelle hineinzubringen. Die Bedingungen die mit Bezug auf Seetüchtigkeit des Schiffes der Verfrachter gegenüber dem Befrachter zu leisten hat müssen an einer anderen Stelle des Entwurfes kommen.

(*Verbal translation by* Dr. SIEVEKING)

I will repeat very shortly what Mr. Edzard has just said to you. He quite recognises that it is necessary on principle that freight prepaid should be refunded if goods do not arrive, but the universal custom is against this practice, and nearly every Bill-of-Lading stipulates that freight prepaid shall not be refunded, ship lost or not lost. This article follows the general practice. But then we, the German delegates, think that it is advisable also to include in this rule advanced freight, because it is often very difficult to distinguish whether it is freight advanced or freight prepaid, and I personally know that most eminent Judges in England have often decided one against the other in this matter. Therefore we are of opinion that freight advanced should be treated in the same manner as freight prepaid. Now Lord Justice Kennedy in this draft treaty proposed an additional remark, *viz.* to say that freight prepaid should not be refunded provided the ship was seaworthy at the beginning of the voyage, and Mr Edzard is of opinion that it is not right to introduce into this discussion here any question relating to seaworthiness, because if we introduce this amendment or this additional remark of Lord Justice Kennedy, it would amount to establishing an absolute warranty of seaworthiness, and the discussion as to seaworthiness will be taken up at a later paragraph of this draft treaty. Therefore we can easily leave it out here.

* * *

M. Edzard a dit qu'en principe il est vrai que le fret payé d'avance devrait être remboursé quand les marchandises n'arrivent pas au lieu de destination, mais la pratique est contre ce principe; que dans presque tous les connaissements et les chartes-parties on stipule que le fret ne doit pas être remboursé et que par conséquent cet article est conforme à la pratique. Mais il faudrait aussi inclure dans cet article non seulement le fret payé d'avance, mais aussi les avances faites au capitaine parce qu'il est très difficile de distinguer entre le fret payé d'avance et l'avance faite au capitaine et qui serait à déduire ensuite du fret à payer. Il serait donc beaucoup plus simple d'établir la même règle pour les avances faites au capitaine. Quant à une remarque additionnelle proposée par Lord Justice Kennedy au sujet de la navigabilité, M. Edzard pense qu'il est plus raisonnable d'ajourner cette discussion jusqu'à l'article de ce projet où il s'agit de la navigabilité et des conséquences de l'innavigabilité.

M. FREDERICK M. BROWN. — M. President, it is the declared policy of the United States to require that prepaid

freight shall be returned unless it is earned, in other words that there shall not be any difference in final result between freight that is paid in advance and freight that is reserved to be paid at destination, unless the contract itself otherwise provides. I am therefore here practically under instructions to carry out those views, and in the line of them I have therefore to propose the following substitute for Article 4, to-wit : *Prepaid or advanced freight shall be refunded unless it shall have been earned within the meaning of the foregoing provisions relating to freight payable at destination.*

M. JOHAN HANSEN. — M. President, there seems to me on this point to be rather a great distinction between what is the law of the different countries and what is the custom in shipping. The question is as to how to arrange this if we have to bring it before an international meeting or a diplomatic meeting. Of course no doubt what is expressed here is the practice in shipping. It is undoubted that that is the practice, but the laws even of our Scandinavian countries are different. Denmark and Sweden I believe have the same and Norway has another. So whether it will be of any use to bring this question out before an international Diplomatic meeting I do not know ; but it seems to me to be in direct conflict with many of the laws of the countries, the same as M. Brown has just expressed ; and although it would be very desirable to have it passed as being absolutely in conformity with what practical shipping is, I do not know what to say about the matter. We can easily vote for it, but whether it will be of any practical use against the laws of the different countries I do not know.

M. TOUTAIN. — Je ne vois pas, pour ma part, un grand inconvénient à assimiler les avances de fret au fret payé d'avance.

Je dois dire que dans la pratique française, cela n'est pas la même chose. Les avances de fret sont imputables sur le premier fret gagné à destination. Par conséquent lorsque la marchandise est perdue, les avances de fret, — à moins de stipulation contraire, — doivent être restituées. Mais je me rallierai volontiers à l'amendement qui, en somme, assimile ces deux sortes d'avances.

Je crois que l'assurance est là pour combler la lacune existant jusqu'ici dans les usages et les lois et toutes les fois que le fret est stipulé acquis *lost or not lost*, il est assuré. Au point de vue de l'assurance, cela ne fait pas grand' chose. Par conséquent, je considère que nous pouvons nous rallier à l'assimilation de ces deux sortes de fret.

M. Govare. — Je pense que vous n'avez pas bien saisi l'amendement. Il ne fait pas seulement de différence entre les avances sur fret et le fret payé d'avance. Mais il dit que soit qu'il soit payé d'avance, soit que ce soit une avance sur fret, ce fret sera remboursé s'il n'a pas été gagné. C'est par conséquent la thèse opposée à celle de l'article 4.

Mr. Eugen de Polnay (Fiume). — Gentlemen, in my mind prepaid freight is not what is advanced freight. There is a very marked distinction between the two. Prepaid freight means a certain arrangement between charterer or shipper and the steamer for the execution of a certain voyage to be paid in advance. It is called in practice prepaid freight. This in practice will be carried out and settled; without the slightest reference to what the steamer is going to do afterwards, whether she arrives or not. Advanced freight is nothing but a mere financial transaction between the shipper and the shipowner. There

is a contract between the two and the shipowner asks a certain advance upon the freight which will be earned on the arrival of the steamer only. One of the practical shipowners has said that the practice on the question of not refunding prepaid or advanced freight is the same as the suggestion now before the Conference. To my mind all the contracts where advanced freight is paid say « less so much for Insurance » refer to prepaid freight, because it shall not be refunded. That is clearly the distinction between freight prepaid and freight advanced, and therefore in my mind, while I am quite ready to vote for « prepaid freight provided that the ship has sailed » and so on, « shall not be refunded », because that is the basis of the agreement between the parties to the contract, I do not agree with what the Germans suggest, namely to put in, « advanced freight », because in my mind it goes totally against the meaning of such an arrangement : advanced freight is not prepaid freight.

(*Traduction orale par* M. Smeesters)

L'orateur dit que le prepaid freight et l'advanced freight sont des choses différentes. Le prepaid freight est un fret acquis à l'armateur que les marchandises arrivent ou non tandis que l'advanced freight est simplement une avance soumise aux règles générales mais qui doit être remboursée si le fret n'est pas gagné.

M. Morel. — Je crois que la discussion à laquelle nous nous livrons en ce moment n'a qu'un intérêt très minime parce qu'en fait on stipule généralement que le fret payé à l'avance sera acquis à tout évènement. Dans ces conditions, en pratique, la question ne se posera pas, mais il serait extrêmement dangereux de dire qu'en l'absence de convention, il suffit que le fret ait été payé d'avance ou qu'il ait été payé des sommes à titre d'avances, pour qu'il soit acquis à tout évènement.

On ne peut pas traiter ainsi le chargeur qui, pour obliger sans doute l'armement, avance du fret d'une façon autre que le chargeur qui ne payera qu'au moment de la délivraison au port de destination et, sauf convention contraire, nous devons dire que le fret payé d'avance en tout ou en partie sera restituable.

HERR Dr. ECKER (Hamburg). — Die Herren die hier auseinandergesetzt haben dass vorausbezahlte Fracht und vorausbezahlter Frachtvorschuss etwas verschiedenes seien, haben vollständig Recht in Theorie; aber in der Praxis giebt es gar kein Unterschied und es würde daher nicht zweckmässig sein in den Entwurf Bestimmungen hineinzubringen die nicht auf beiden Anwendung finden.

Behandeln wir aber beide gleich, so werden wir nur der Praxis zu folgen haben.

(Verbal translation by Dr. SIEVEKING)

Dr. Ecker said just now that theoretically it might be quite right to make a distinction between freight prepaid and freight advanced, but in practice it is often very difficult to settle the question whether it is a matter of freight prepaid or a matter of freight advanced.

Dr SIEVEKING. — I may add that the English courts have often dealt with this question and that the most serious arguments on both sides have been brought forward in order to establish that in a certain case it is freight in advance or freight prepaid, and therefore it would be a benefit for the commercial world if we once for all could do away with these very great difficulties, and establish one and the same rule, whether it should be refunded or not.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS)

Monsieur le Directeur Ecker a dit que s'il est vrai qu'en théorie on peut distinguer entre le fret avancé et le fret payé d'avance, en pra-

tique la situation est identique et dans le but d'éviter des contestations judiciaires, il vaut mieux établir des règles générales.

M. Ch. Lejeune. — Je tiens à appuyer les vues de M. Ecker. Je suis personnellement, au point de vue pratique, à même de vous dire que dans la matière des assurances également sur cette question d'avance sur fret il a surgi des difficultés et des doutes très sérieux si bien qu'en cas d'assurance sur avances de fret, on est obligé d'employer certaines clauses spéciales — peu connues d'ailleurs — pour éviter des difficultés. Ces clauses évitent à celui qui effectue cette avance du fret, l'intentement des procès qu'il serait sinon obligé de faire dans tous les cas où il s'agirait d'avances sur un fret non acquis, donc restituable en cas de non-arrivée de la marchandise. En effet les assureurs avant de payer exigeraient qu'il soit agi en remboursement contre le capitaine.

La séance est levée. — The conference adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

AFTERNOON SITTING

SOUS LA PRÉSIDENCE DE M. PAUL GOVARE
Mr PAUL GOVARE IN THE CHAIR

M. Govare, président. — Nous continuons la discussion de l'article 4.

M. Pinœus. — Quoique les lois disent le contraire, je voudrais que l'article 4 tel qu'il est proposé par l'Associa-

tion allemande soit adopté. Je ne crois pas qu'il doive être fait une différence entre le fret payé d'avance et l'avance de fret parce que cela ne pourrait donner lieu qu'à des difficultés et des procès. J'ajoute que l'Association suédoise n'a pas eu l'occasion d'examiner et de discuter la question. Mon vote sera donc plutôt l'expression de mon opinion personnelle que de l'opinion de l'Association suédoise.

(Verbal translation by Dr. SIEVEKING*)*

Mr. Pinœus just said that he was sorry that he could not express the opinion of the Swedish delegates because they had not yet discussed this question; but he gave it as his personal opinion that he is perfectly in accordance with the views expressed by the German delegates, that is to say not to treat differently advanced freight and freight prepaid, but to apply to both cases the solution proposed in Article 4 of the first part.

M. GOVARE — Nous passons au vote de l'article 4. Il a été fait des amendements verbalement.

M. DE GRANDMAISON. — C'était simplement d'introduire dans le texte les amendements proposés : « Le fret payé d'avance *et l'avance de fret* ne peuvent être recouvrés bien que les marchandises soient totalement pu partiellement perdues pendant le voyage à condition que le navire ait commencé le voyage. »

M. GOVARE. — Je mets aux voix la disposition ainsi modifiée.

On vote.

Il y a unanimité, moins les Etats-Unis.

*
* *

Je vous propose maintenant d'entamer la discussion de l'article 5 :

L'armateur est tenu de faire toutes diligences pour mettre le navire en état de navigabilité au moment de la délivrance du navire à l'affréteur ou au commencement du voyage. L'état de navigabilité signifie un état du navire qui lui permette d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Pareil état inclut la mise à bord du navire d'un équipage suffisant (capitaine y compris) de provisions suffisantes et, (pour le cas de navires mus mécaniquement) de combustible suffisant, et de moyens suffisants pour le transport sain et sauf des marchandises dans des circonstances ordinaires de même que les moyens pour le fardage et l'arrimage convenables de la cargaison.

The shipowner is bound to excercise due care and diligence to put the vessel in a seaworthy condition at the time of the delivery of the vessel to the charterer or at the beginning of the voyage. Seaworthiness means a condition of the vessel such as to enable her to perform safely the intended voyage in ordinary circumstances. It includes providing the vessel with a sufficient crew (Master included) with sufficient provisions and (in the case of mechanically propelled vessels) sufficient means for the safe carriage of the goods in ordinary circumstances as well as the means for the proper dunnage and stowage of the cargo.

Herr Præsident Brandis (Hamburg). — Sie werden bemerkt haben dass der Deutsche Verein eine Aenderung vorgeschlagen hat auf Artikel 5, die teilweise redaktionnell, aber von grosser Wichtigkeit ist. Es wird zugefügt von uns :

« *Et il en répond jusqu'à concurrence de l'intérêt entier* ».

Das soll nur den Zweck haben dass der Rheder für die

Seetüchtigkeit strenger haften soll als für ein Verschulden. Mit dem Vertrag über Beschränkung der Rhederhaftung wird die Haftung bis auf £ 8 eingeführt für alle Unglücksfälle die herbeigeführt sind durch ein Verschulden des Kapitäns oder der Mannschaft. Hier handelt es sich aber um etwas Anderes : dass er auch haften soll für Seeuntüchtigkeit, und das ist nicht gut ausgedrückt in Art. 5. Was das für Folgen hat wenn er diese Vorschriften übertreten hat, ist in diesem Paragraphen nicht gesagt, und ich halte es für nothwendig hinzuzufügen dass er haftet mit seinem ganzen Vermögen.

Die zweite Bemerkung bezieht sich auf den Schlusssatz, den wir kürzer fassen wollten :

« *La responsabilité s'étend aussi à l'équipement, à l'armement et aux aménagements nécessaires au transport en toute sécurité des marchandises reçues* ».

Ich glaube dass diese Fassung genügt.

(Traduction orale par M. Smeesters)

M. Brandis a défendu l'amendement allemand à l'article 5. L'Association allemande propose d'ajouter « et il en répond jusqu'à concurrence de l'intérêt entier ». Ceci vise la question de la limitation de responsabilité éventuellement au droit d'abandon. Comme il y aurait faute personnelle dans le défaut de navigabilité, il faut que l'armateur soit tenu personnellement de l'innavigabilité. De même l'Association allemande propose d'ajouter « la responsabilité s'étend aussi à l'équipement, à l'armement et aux aménagements nécessaires au transport en toute sécurité des marchandises reçues ».

M. Brandis ajoute que si tout le monde est d'accord là-dessus, il y a lieu de le dire.

M. Govare. — Sur ces deux amendements ? C'est évidemment beaucoup plus une question de rédaction qu'une question de principe. Nous sommes tous d'accord qu'il faut que le navire soit en bon état de navigabilité.

HERR ALBERT FRANKFURTER. — Ich möchte nur auf die Worte des Präsidenten reflektieren und im Namen des Oesterreichischen Vereins mittheilen dass wir mit dem letzten Amendement einverstanden sind, nicht aber mit dem ersten, der in Kontrast steht mit unseren früheren Abstimmungen. Unsere Ansicht geht dahin dass mit dem « Abandon » jede Verantwortung als Rheder erfüllt ist.

***

I want to say that the Austrian Society for International Maritime law quite agrees with the second amendment of the Germans which makes this paragraph clearer than the English one, but not with the first.

Mr. DOUGLAS OWEN. — May we have it in English?

M. ALBERT FRANKFURTER. — That the owner is obliged to take care for the seaworthiness of the steamer.

I said that we accept the amendment which says « la responsabilité s'étend aussi à l'équipement » and so on. But we absolutely object to the responsibility going beyond the value of the ship, which in the opinion of our Society also is in conflict with our decisions on limitation of liability.

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Mr. President, the principal question which I think inheres in Article 5 is the question whether as a matter of fundamental principle of law the owner of cargo or the owner of ship should bear the loss in the event that the ship be defective owing to the fault, we will say, of the repair man, or of the builder of the ship, but not owing to the fault of the shipowner himself in the selection of the repairer or builder, or otherwise. In such a case as that, it has seemed to those of us

who live in America that it is more just that the shipowner should bear the loss, because it is he who chooses the builder of the ship and the repairer of the ship, and the cargo-owner would seldom be able to challenge his choice, even though really unwise or improper. Nevertheless the shipowner is always, of course, at liberty to shift that burden to the cargo-owner if he insert proper stipulations in the Bill-of-Lading.

I have therefore to propose the following substitute for Article 5 : « The shipowner is liable to the cargo-owners for the consequences of the unseaworthiness of his vessel.» You note I do not say for due care and diligence in making the vessel seaworthy, but I say for « the unseaworthiness of his vessel ». « Seaworthiness means a condition of the vessel such as to enable her to perform safely the intended voyage, notwithstanding the dangers reasonably to be anticipated as incident thereto. » I have changed the language slightly of our draft treaty in the second sentence, because there it reads : « to enable her to perform safely the intended voyage in ordinary circumstances ». I fear that might be construed to mean « in ordinary weather », whereas I think that the owner of the ship should do something more than provide a ship for ordinary weather : he should provide for a reasonable gale.

(*Traduction orale par* M. Smeesters)

M. Brown insiste pour que l'armateur soit responsable de l'innavigabilité, tout au moins lorsqu'elle est due à une faute de l'armateur, par exemple, dans la construction ou dans la réparation du navire.

Il propose un amendement conçu comme suit :

« Le propriétaire du navire est responsable envers les chargeurs de » la navigabilité du navire. La navigabilité signifie l'état du navire » capable d'accomplir le voyage projeté en tenant compte des dangers » et fortunes de mer que l'on peut raisonnablement prévoir. »

Mr. Arthur Serena. — He is bound to by law.

M. DE GRANDMAISON. — Je suis frappé de la longueur et du peu de clarté de l'article 5 et je me demande s'il est nécessaire de donner tant de détails qui sont forcément incomplets et très longs. Je crois qu'il serait bien préférable de dire « l'armateur est tenu de faire toute diligence pour mettre le navire en état de navigabilité » et d'ajouter par exemple ensuite « l'état de navigabilité est déterminé par les lois et règlements nationaux. » Il n'existe pas une seule législation qui ne prévoie ce qu'est l'état de bonne navigabilité. Toutes indiquent ce qu'il faut mettre à bord comme équipage, armement, combustible, etc.

Je propose donc ce texte comme étant le plus bref possible et laissant aux législations nationales le soin de déterminer tous ces détails. Pourquoi ne pas dire simplement que « l'armateur est tenu de rendre le navire navigable »? S'il ne le fait pas, il est responsable. Je crois même qu'il n'est pas utile d'indiquer qu'il est responsable parce que cela va de soi. Si l'armateur est tenu d'avoir un navire en état de bonne navigabilité et s'il ne le fait pas, il commet une faute et d'après le droit commun est responsable, et il est évidemment inutile de surcharger le texte.

A mon avis, j'interromprais l'article 5 au bout de la première phrase en imposant à l'armateur de livrer un navire en bon état de navigabilité.

HERR G. EDZARD (Bremen). — Ich kann nicht anerkennen dass die Gründe die gegen unseren Vorschlag geltend gemacht worden sind, ausschlaggebend sind. Es ist nicht richtig dass wir uns mit dieser Bestimmung von dem allgemeinen Princip entfernen, und das eine unbeschränkte Haftung für Seeuntüchtigkeit im Widerspruch steht mit den in Venedig gefassten Beschlüssen.

Das allgemeine Princip beruht darauf dass der Rheder seines Schiffes nicht mächtig ist, dass er das Schiff der

Gewalt eines anderen Menschen anvertrauen muss, dass ihm deswegen nicht zugemutet werden kann persönlich für dessen Verschulden zu haften.

Hier ist es aber etwas Anderes; hier ist er des Schiffes mächtig. Er kann das Schiff sehen; er kann urtheilen, und soviel ich weiss ist es der Gedanke aller massgebenden Rechte dass für die Seetüchtigkeit unbeschränkt gehaftet wird, wohl besonders ist dies der Fall für das Englische Recht : diese Haftung ist eine *implied warranty*. Jetzt wird vorgeschlagen wir sollen, gegen die Vorschriften aller Rechte, die Haftpflicht der Rheder auch hierin beschränken.

Der Unterschied ist aber der folgende — und dann komme ich auf das was der Amerikanische Abgesandte soeben gesagt hat — : der Rheder soll nicht unbeschränkt haften für Verschulden seiner Angestellten, wenn er ihrer nicht mächtig ist. Das hat zur Folge dass er allerdings zu haften hat für die Verschulden durch einen Angestellten begangen. Wenn er sich von Sachverständigen bedient, kann er sich später darauf nicht berufen und sagen : ich habe das Schiff von Sachverständigen untersuchen lassen; denn das sind seine Gehilfen und für deren Verschulden hat er einzustehen wie für sich selbst.

Das ist also eine Modification des Englischen Rechtes; wir wollen nicht eine unbedingte Verantwortlichkeit. Wenn der Rheder alles getan hat was in seiner Kraft steht um ein seetüchtiges Schiff zu besorgen, dann soll er frei sein von jeder Verantwortlichkeit; wir können also nicht beistimmen dass er haften soll wenn kein Verschulden seinerseits, oder seitens seiner Gehilfen, vorliegt.

(Verbal translation by Dr. Sieveking).

Mr. Edzard said just now that if we establish, as the German delegates proposed, an unlimited personal liability of the owner for

seaworthiness we do not put ourselves at variance with the conclusions we arrived at in Venice, or with the proposals made by the Brussels Conference, because a limited liability shall only apply to cases where the owner has lost the control of his ship; but in a case of unseaworthiness he has not lost the control of his ship. He can control the ship himself or through his employees; and therefore we should not put up a rule which is at variance with all the laws of all the civilised nations; only we do not go as far as the English law which Mr. Brown advocates, that is to say, we do not want an implied warranty of seaworthiness, but we only want to make the owner responsible if he or his agents have not applied due care and diligence.

M. Ulrich. — Je me rallie à l'opinion exprimée par M. de Grandmaison qui veut que le propriétaire de navire soit responsable de la navigabilité de son navire d'après les lois de son pays parce que je prévois qu'il n'y aura pas moyen de s'entendre sur cette question. Il s'agit bien de trois systèmes différents en présence. Le système anglais et le système américain est que le propriétaire de navire garantit la navigabilité de son bâtiment. En France le propriétaire du navire doit faire toute diligence pour rendre son navire navigable. En Allemagne, il est obligé d'appliquer les soins d'un bon fréteur diligent. Comment voulez-vous parvenir à une solution unanime en une heure de discussion?

Je ne crois pas que cela soit possible. Je me borne donc en ce moment à me rallier à l'opinion de M. de Grandmaison.

Mr. Douglas Owen. — Sir, M. de Grandmaison has suggested that in place of the words used in this clause a reference should simply be made to the navigibility of the ship as being sufficient. Now that would not at all be sufficient for English purpose. Navigability is only one of the elements which go to constitute seaworthiness in a ship, according to English Law — I grant you it is a very im-

portant one. For instance, a ship undertakes to carry specie : the ship's safes must be in such a condition as to protect the specie on its way, or the ship is not seaworthy. She undertakes to carry a cargo of tea; if previously she has been carrying a cargo of petroleum, and the petroleum taints the new cargo of tea, the ship is not seaworthy. The ship has to be seaworthy, which means more than seaworthy in the ordinary acceptation. It means cargo-worthy. A ship must be fit to carry the particular cargo that she undertakes to carry in order to be seaworthy. I could give many instances, but I have given two which are sufficient to illustrate my meaning. And for that reason I cannot agree with M. de Grandmaison's suggestion that we should substitute « navigability » for « seaworthiness ».

M. Brandis. — La loi en Allemagne est tout à fait la même.

M. Govare. — Je crois que M. Lyon-Caen vous dira que la loi est la même en France et qu'un navire ayant été chargé de pétrole et chargeant du thé, si le thé délivré rapporte le goût du pétrole, le propriétaire de la cargaison aura une action contre l'armateur. Si nous cherchons non pas dans les étiquettes mais dans le fond du sac, nous serons tous d'accord.

La proposition est imprimée. Je ne la relis pas. Voici la proposition qui vient d'être formulée : « l'armateur est responsable envers le chargeur de la navigabilité du navire. La navigabilité signifie l'état du navire capable d'accomplir le voyage proposé en tenant compte des dangers et fortunes de mer que l'on peut raisonnablement prévoir ».

Je ne vois pas une grande différence de fond entre la déclaration de M. Brown et la déclaration allemande. Et véritablement au sujet de ce qu'il faut pour mettre un navire en état convenable pour qu'il parvienne à flotter sur l'eau

et au sujet des soins particuliers de la cargaison qu'il s'agit de transporter, il ne peut guère y avoir de grande différence. Il n'y a que la proposition de M. de Grandmaison qui est légèrement différente « que l'état de navigabilité soit déterminé par les règlements et lois nationaux. »

C'est également l'idée de M. Ulrich. Il n'y a au fond pas de différence d'opinion. Je crois par conséquent que nous pouvons adopter la première partie de l'amendement allemand jusqu'à « pareil état inclut la mise à bord » et la seconde partie « l'état de navigabilité est déterminé par les règlements et lois nationaux ».

(à M. Brandis) Vous n'êtes pas d'accord?

M. Brandis. Non, je ne suis pas d'accord. Nous désirons seulement voter sur l'amendement de M. de Grandmaison parce que notre intention n'est pas de laisser cela aux législations nationales.

M. Albert Frankfurter. — I want to withdraw my proposition.

M. Govare. — Je mets aux voix l'amendement de M. de Grandmaison. *(Vote)*. L'amendement de M. de Grandmaison est adopté.

Il est entendu que la première partie de l'article 5 sera conforme aux désirs de l'Association allemande et qu'on y ajoutera la seconde partie de la proposition de M. de Grandmaison renvoyant pour les conditions aux législations nationales.

***

Nous passons à l'article 6 :

L'armateur ne peut pas transporter les marchandises par un navire autre que celui	**The shipowner is not allowed to carry the goods by another than the chartered**

qui est affrété excepté dans les cas de détresse survenant après le commencement du voyage.

vessel except in cases of distress which occur after the commencement of the voyage.

M. BRANDIS. — Cela n'a pas été préparé. Il me semble qu'il est difficile pour nous d'entamer la discussion de cet article que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner préalablement dans les associations nationales. On pourrait passer à la discussion de l'article 9.

M. DE GRANDMAISON. — Il est impossible de continuer la discussion de tout le projet ce soir et je crois qu'à l'heure actuelle nous ne pourrons plus discuter qu'un ou deux articles encore.

M. GOVARE. — Je serais très disposé à suivre le désir de la délégation allemande et d'aborder la discussion d'un point qui a fait l'objet d'études. Nous avons commencé le Chapitre II du contrat d'affrètement, mais je voudrais savoir pourquoi la délégation allemande, ayant travaillé les cinq premiers articles, s'est arrêtée à l'article 6 pour sauter à l'article 17 ?

M. SIEVEKING. — La raison, c'est que l'article 17 contient un des principes les plus importants du droit maritime et que sans s'être au préalable entendus sur ce principe, il est tout à fait inutile de discuter les détails contenus dans les autres articles.

* * *

I said the reason why we have discussed Article 17, after the 5th Article, is because that article contains one of the most difficult problems of maritime law, and, without having settled that, it is quite impossible to discuss the other questions in detail, and I really think that it is

impossible for us to-day, without being prepared, to discuss Article 6.

M. GOVARE. — Je pense que les raisons qui viennent de nous être données sont dominantes. Nous allons donc aborder l'intéressante question de l'article 17 et si nous réussissons à terminer cette question, à nous mettre d'accord et à voter avant la fin de la séance, nous reparlerons de l'article 6 d'une façon très rapide, au moins en première lecture, de manière à ce qu'à la prochaine conférence, nous puissions reprendre ces objets les ayant déjà passés par un premier crible.

ARTICLE 17

Dans tous les cas d'affrètement, soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement conclu par l'affrèteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements en cueillette ou autrement, le propriétaire du navire (owner) seul (et non l'affrèteur ou l'armateur à temps) est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des actes du capitaine et de l'équipage dans la mesure où, quoique suivant les instructions de l'af-

In all cases of affreightment whether the ship is run under time-charter by a pro tempore owner, by a charterer having hired the ship for the purpose of sub-chartering the same or employing her for general cargo or otherwise, the owner alone (and not the charterer or pro tempore owner) is, as regards the cargo-owner, shipper, consignee or any other person interested in the cargo, liable for the acts of the Master and crew in so far as they although following the instructions of the Charterer are still to be considered as acting in the service of the shipowner. The shipowners' liability is

fréteur, ils sont néanmoins à considérer comme se trouvant au service du propriétaire du navire. La responsabilité des propriétaires de navire est réglée par le traité relatif à la responsabilité des propriétaires de navire.

regulated by the treaty relating to shipowners' liability.

Dans la mesure où le capitaine ou l'équipage ne peuvent pas être considérés comme les préposés du propriétaire, l'affréteur ou l'affréteur à temps seul sera responsable et non le propriétaire du navire. Néanmoins les créanciers auxquels un privilège sur le navire et le fret a été accordé par le traité sur les hypothèques et privilèges maritimes, conservent ce privilège et peuvent l'exercer pour toute réclamation au profit de laquelle pareil privilège a été accordé.

As far as the Master or crew cannot be considered as being servants of the owner the Charterer (or pro tempore owner) alone and not the shipowner is responsible. Nevertheless those creditors to whom a lien on ship and freight has been granted in the treaty relating to ships mortgages and liens remain entitled to their lien and may enforce the same for any claim in respect of which such lien accrued.

M. Govare. — Vous avez vu que la délégation allemande propose d'ajouter les mots « dans tous les cas d'emploi d'un navire appartenant à autrui » et qu'elle ajoute également « l'armateur et le fréteur sont responsables solidairement des faits des membres de l'équipage etc... » et enfin, toute la partie finale disparaît.

Herr Præsident Brandis (Hamburg). — Ich glaube nicht dass es viel Zweck hat die Diskussion anzusetzen ; durch die hiesige Diskussion ist die Materie so wesentlich

umgestaltet dass ich nicht denke dass was wir darüber gesagt haben, stehen bleibt. Es ist im letzten Moment dass die Frage der Seetüchtigkeit an die Gesetzgebungen der verschiedenen Länder überlassen wurde und da wir uns nicht darüber einigen können was Seetüchtigkeit ist, sondern dass dies etwas ist in einem Land, und in anderen Ländern etwas Anderes, — dann habe ich keine Hoffnung und halte ich es also für zwecklos dass wir jetzt über Artikel 17 beraten.

(*Verbal translation by* Dr. SIEVEKING)

Mr. Brandis said just now that, as we have voted on the resolution proposed by M. de Grandmaison, that is to say, that we have decided to leave the definition of what « seaworthiness » is to the legislature of every single country, it would be quite impossible to arrive at an understanding with regard to the relations between charterer, time-charterer, shipowner and so on, as they have been put down in this Article 17. Mr. Brandis said we must have a clear definition of what seaworthiness is in order to be able to discuss this Article.

M. ALBERT FRANKFURTER. — I must declare on behalf of our Society that we quite agree with Mr. Brandis' objections in this matter, and I venture to suggest that if we could put the question of seaworthiness again to the vote, and explain what we really mean by it, and what we want, we should perhaps find that another decision would be given different from what was given before. Therefore I would propose, after a good explanation of the matter, to return to voting on that point.

(*Traduction orale par* M. SMEESTERS)

L'orateur dit que sur cette question de navigabilité on pourrait très probablement arriver à une entente si on s'expliquait nettement et clairement, et si on revenait sur le vote émis.

M. GOVARE. — Ce que je voudrais savoir c'est comment le fait de laisser à chaque loi nationale le soin de dire quelle est la définition légale de navigabilité, nous empêche de discuter les rapports de l'armateur avec l'affréteur et le time-charterer.

M. LE JEUNE. — Ce n'est pas la première fois dans nos conférences qu'on décide en première lecture des choses qui, examinées à nouveau dans des conférences suivantes, sont modifiées. Je ne vois donc aucune raison de procéder comme le propose M. le Président Brandis. Je crois que la décision a été prise et que quand elle a été prise, il faut s'y tenir dans cette conférence quitte à voir ultérieurement s'il y a lieu d'y revenir. Je pense donc qu'il faut continuer la discussion.

M. GOVARE. — Si la question de navigabilité est réservée, en quoi cela empêche-t-il de dire qu'en cas d'affrètement en *time-charter*, le propriétaire du navire seul et non l'affréteur ou l'armateur en doit être responsable ?

Mr. FRÉDÉRICK BROWN. — Mr. President, I only want to say a word. In view of the fact that my duty to my country has compelled me to make so many objections before this Conference until I fear that I have wearied the patience of everybody, it gives me great pleasure to be able to say that I am wholly in accord with the text of Article 17 as prepared by the London Commission.

(*Traduction orale par* M. SIEVEKING).

M. Brown nous dit que cette fois il est tout à fait d'accord avec toute la proposition, telle qu'elle a été faite par la Commission de Londres et qu'il accepte l'article 17 tel quel.

M. GOVARE. — Il est bien entendu que nous ne discutons pas la question de rédaction parce qu'elle aura besoin d'être allégée au point de vue du style. Le texte de Londres dit :

Dans tous les cas d'affrètement, soit qu'il y ait affrètement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements en cueillette ou autrement, le propriétaire du navire (owner) seul (et non l'affréteur ou l'armateur à temps) est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur ou destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des actes du capitaine et de l'équipage dans la mesure où, quoique suivant les instructions de l'affréteur, ils sont néanmoins à considérer comme se trouvant au service du propriétaire du navire. La responsabilité des propriétaires de navire est réglée par le traité relatif à la responsabilité des propriétaires de navire.

In all cases of affreightment whether the ship is run under time-charter by a pro tempore owner, by a charterer having hired the ship for the purpose of sub-chartering the same or employing her for general cargo or otherwise, the owner alone (and not the charterer or pro tempore owner) is, as regards the cargo-owner, shipper, consignee or any other person interested in the cargo, liable for the acts of the Master and crew in so far as they although following the instructions of the Charterer are still to be considered as acting in the service of the shipowner. The shipowners' liability is regulated by the treaty relating to shipowners' liability.

Dans la mesure où le capitaine ou l'équipage ne peuvent pas être considérés com-

As far as the Master or crew cannot be considered as being servants of the owner

me les préposés du propriétaire, l'affréteur ou l'affréteur à temps seul sera responsable et non le propriétaire du navire. Néanmoins les créanciers auxquels un privilège sur le navire et le fret a été accordé par le traité sur les hypothèques et privilèges maritimes, conservent ce privilège et peuvent l'exercer pour toute réclamation au profit de laquelle pareil privilège a été accordé.

the Charterer (or pro tempore owner) alone and not the shipowner is responsible. Nevertheless those creditors to whom a lien on ship and freight has been granted in the treaty relating to ships' mortgages and liens remain entitled to their lien and may enforce the same for any claim in respect of which such lien accrued.

et les Allemands proposent de remplacer tout cela par :

Dans tous les cas d'emploi d'un navire appartenant à autrui, l'armateur et l'affréteur sont responsables solidairement des faits des membres de l'équipage.

Le fréteur aussi jouira de la responsabilité limitée, telle qu'elle est prévue pour les armateurs dans la Convention internationale concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

In all cases where a ship is employed which belongs to another party, the owner and the charterer or pro tempore owner are jointly liable for the acts of the crew.

The charterer shall also have the benefit of limited liability such as it is provided for shipowners in the international Convention on Limitation of shipowners' liability.

C'est une différence de rédaction peut-être ; je n'y vois pas une différence de principe. Le second paragraphe vient ensuite.

Il y a une question qui demande à être examinée, c'est de savoir si, lorsqu'il y a une erreur commise, cette

erreur incombe solidairement au propriétaire et au time-charterer ?

M BERLINGIERI. — On demande de substituer au mot propriétaire les mots « armateur et fréteur ». Le mot « propriétaire » saute donc ?

M. GOVARE. — D'après la loi française on distingue entre armateur et propriétaire.

M. SMEESTERS. — Il est presque surprenant que personne ne demande la parole. Je ne me serais pas permis de la prendre n'ayant pas l'expérience de vos conférences, mais il est surprenant que personne ne désire parler sur une question aussi intéressante, car elle soulève une des controverses les plus piquantes du droit maritime.

L'affrètement en time-charter est très fréquent et la question de savoir si la responsabilité pour la faute du capitaine doit remonter au propriétaire ou si elle doit être supportée par le chargeur, est extrêmement délicate et intéressante puisqu'elle soulève ici deux questions contradictoires.

Vous avez le système de la Commission de Londres et d'autre part le système de l'Association allemande.

D'abord le système allemand, qui est le plus radical et qui dit que l'armateur et le time-charterer sont tous deux responsables : responsabilité solidaire. A côté de cela, vous avez le système de la Commission de Londres. Ce système, vous l'avez vu, est assez judicieux. Il distingue : ou bien la faute a été commise par le capitaine en tant que représentant le propriétaire du navire, et alors ce dernier est responsable, ou bien la faute est commise par le capitaine en tant que représentant du time-charterer, et alors celui-ci est responsable. C'est-à-dire, responsa-

bilité de l'armateur dans un cas, responsabilité du time-charterer dans les autres cas. Il s'agira donc de savoir en quelle qualité le capitaine agissait en commettant la faute.

En cas de collision, le capitaine agirait pour compte du propriétaire de navire puisque pour la faute de navigation, le propriétaire serait responsable. Je comprends moins facilement le cas où le capitaine aurait antidaté les connaissements et tout ce qui concerne les manipulations de la cargaison elle-même. Les membres de l'Association allemande font des signes d'assentiment qui me font croire que j'ai compris leur intention.

Quant à moi, je me rallie plutôt à la Commission de Londres. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de prononcer dans tous les cas une responsabilité solidaire du propriétaire et du time-charterer. Voici qu'un navire a une collision due à une faute du capitaine. Le capitaine a été mis à bord par l'armateur. C'est lui qui a choisi ce capitaine; c'est lui qui a recruté tout l'équipage. Le time-charterer n'y a aucune intervention. Il a simplement loué ce navire; moyennant une somme fixée, il prend ce navire tout équipé, tout armé et son bénéfice consiste dans la différence entre deux frets. Peut-on rendre le time-charterer responsable des fautes de ce capitaine qu'il n'a pas choisi et qu'en somme il ne connaissait pas? Ce principe me paraîtrait contraire aux principes généraux admis à la Conférence de Bruxelles en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires. Cela représenterait une espèce de responsabilité personnelle puisque le projet de Bruxelles commence en disant « le capitaine est responsable sur le navire et sur le fret... », c'est-à-dire, qu'en principe le propriétaire n'est pas personnellement responsable, mais seulement en tant que représentant le navire et le fret. De l'expédition on fait comme une individualité,

une espèce de société. Cette « universitas juris » est responsable envers les tiers.

Si par conséquent ce navire cause un accident de navigation, c'est cette aventure qui est responsable. Seulement comme en droit on dit que le propriétaire est responsable de cette aventure, l'origine du droit d'abandon n'est pas autre chose que cela et se base sur une sorte de responsabilité réelle du propriétaire de navire.

Si nous admettons ce principe, il est évident que nous allons, dans un système tout nouveau, dire que le time-charterer sera responsable. Sur quoi le time-charterer va-t-il l'être ? Le propriétaire du navire a le navire et le fret, mais le time-charterer ne peut abandonner une chose qui ne lui appartient pas. Comment allez-vous donc justifier une limitation de responsabilité ? Comment conçoit-on que le time-charterer puisse se libérer de cette responsabilité par abandon ? Il faut dire : c'est le propriétaire qui est toujours responsable envers les tiers des fautes de l'équipage qu'il a choisi. Cela me paraît juste et équitable. Est-ce que maintenant il n'y a pas lieu d'accepter une exception à ce principe général ? Oui, il peut y avoir lieu à certaine exception et on se demanderait si pareille exception n'est pas utile quand le time-charterer lui-même a choisi l'équipage et désigné le capitaine. Si ce capitaine a été engagé comme préposé, la responsabilité de son commettant dans ce cas-là se comprendrait. J'ajoute immédiatement que je ne serais pas partisan même de cette distinction.

On dirait donc que lorsqu'un time-charterer a choisi le capitaine et l'équipage, c'est lui qui répond, le propriétaire n'étant plus responsable. Mais il est évident que les tiers n'ont pas à s'occuper des conventions entre propriétaire et time-charterer. Ces tiers sont étrangers à cette convention. Leur gage est le navire et le fret, puisqu'on maintient

le droit de privilège sur le navire et le fret. S'ils peuvent le saisir est-ce que ce n'est pas en définitive le propriétaire qui va supporter cette responsabilité ? Vous pouvez dire, il est vrai, qu'on peut exercer un recours contre le time-charterer, mais si celui-ci est insolvable? Vous voyez donc que le système est illogique tandis qu'il est très logique que nous disions que le propriétaire reste responsable.

Le propriétaire pourra se retourner contre le time-charterer puisque c'est avec lui qu'il a traité et au besoin il peut prendre des garanties. Si on n'admet pas ce système, on aboutit à de véritables iniquités. On pourrait faire des affrètements simulés. On donnerait le navire en time-charter à un homme de paille qui n'a pas la moindre surface. Il faut donc que le propriétaire reste responsable de son capitaine et de son équipage et qu'il reste responsable dans tous les cas, même s'il s'agit de fautes commises dans la manipulation de la cargaison, d'une antidate de connaissement etc. On peut se trouver vis-à-vis de tiers pour lesquels la situation est différente, où le porteur de connaissement n'est pas absolument étranger, c'est-à-dire, où il est en définitive intéressé, mais les commerçants qui reçoivent des marchandises par un navire ne sont-ils pas tous intéressés à avoir devant eux un homme solvable? Vous ne pouvez donner au porteur de connaissement de véritables garanties que si vous maintenez vis-à-vis de celui-ci la responsabilité du propriétaire de navire, quitte à ce dernier à se retourner contre le time-charterer. Je déposerai donc un amendement car je ne puis accepter ni le système de la commission allemande ni celui de la Commission de Londres.

M. Galibourg (St-Nazaire). — Ce qui fait la difficulté de la question actuelle, c'est la diversité des rapports qui peuvent exister entre un armement et le propriétaire de

navire d'un côté, et l'armement et le propriétaire de la cargaison d'autre part. Ainsi, en supposant que l'armateur ait cédé pour un temps déterminé le navire à un tiers, qui aura la faculté de faire tout ce qu'il voudra du navire, le propriétaire et l'affréteur seront-ils solidairement responsables de tous les actes du capitaine vis-à-vis des tiers, des chargeurs de la cargaison? Il n'est pas possible de l'admettre. Car remarquez qu'en principe et d'une façon générale, si chacun est responsable de ses fautes et de celles de ses mandataires, il n'est et ne peut être responsable que de cela. Si vous voulez vous donner la peine d'analyser un peu la situation des parties dont il s'agit, vous allez voir que la solidarité n'est pas possible.

Lorsque le capitaine représente le navire, il est indiscutable qu'il est responsable et comme tel il engage sa responsabilité personnelle et il engage la responsabilité de celui dont il est le mandataire. Si au contraire, il a agi, non pas comme mandataire de son armateur, mais comme mandataire de l'affréteur, comment voulez-vous, en pareil cas, conclure que l'armateur soit personnellement engagé par la faute de quelqu'un qui n'est pas son préposé? Prenons un exemple : Voilà un navire qui est affrété avec le capitaine et l'équipage. L'armateur dit au capitaine : « désormais vous continuerez à être mon mandataire pour tout ce qui concerne la conduite nautique; pour le reste vous serez à la disposition de l'affréteur à temps. » Le capitaine agit donc comme préposé de l'armement pour ce qui concerne la navigation. Mais ce n'est pas là tout le rôle du capitaine. Il a bien d'autres choses à faire. Il n'a pas seulement la conduite du navire; il représente également d'autres intérêts. Supposons par exemple que l'affréteur sous-traite lui-même un affrètement en vertu d'une charte-partie pour aller dans n'importe quel port — prenez par exemple Londres. Le capitaine est prévenu que le charge-

ment est pour Londres ; mais l'affréteur lui dit d'aller ailleurs. Est-ce que le capitaine est encore le représentant de l'armement? Non, s'il obéit à l'affréteur, s'il exécute ses ordres, c'est ce dernier qu'il engage. Par conséquent, il me semble qu'il faut établir une distinction fondamentale. Le capitaine engagera les intérêts qu'il représente; s'il agit pour compte de l'armement, ce dernier sera responsable; s'il agit au contraire pour compte de l'affréteur, c'est ce dernier qui répond. Et l'honorable préopinant prévoyait bien l'objection. Il disait qu'il y a là un péril pour les tiers : supposez que l'on prenne comme affréteur un homme de paille. Est-ce que la marchandise ne doit pas courir des dangers véritables si elle est confiée à quelqu'un qui n'a aucune espèce de responsabilité?

Mais avant tout, il s'agit de voir avec qui le chargeur a traité, à qui il a fait crédit. Ce n'est pas au navire.

Il est évident que si le capitaine distrait les marchandises qui lui ont été confiées, il commet une faute qui engage sa responsabilité personnelle et celle de l'armateur. Mais dans l'hypothèse que je vous signalais il y a un instant, comment voulez-vous admettre une responsabilité en même temps pour l'armateur qui n'en peut mais, et pour l'affréteur à qui on a fait crédit?

Il y aurait peut-être lieu d'examiner s'il n'y a pas moyen de trouver une meilleure rédaction, car la phrase est tellement longue qu'il faut déjà une attention assez grande pour essayer de comprendre ce qu'il y a derrière les mots, et plusieurs de mes amis m'ont dit qu'ils ne comprennent que médiocrement la rédaction proposée.

Mr. Fr. Berlingieri (Gênes). — Je crois qu'il est nécessaire que nous nous entendions d'abord sur le mot que nous allons employer. J'ai entendu prononcer, pour la première fois à cette conférence le mot « armateur ». Je

pense qu'on entend par là le propriétaire de navire. Aussi, j'ai entendu M. Edzard qui, en parlant de la proposition de l'honorable commission allemande, a prononcé les mots « armateur » et « fréteur » et il a toujours continué à en parler comme s'il s'agissait du propriétaire de navire. Or il est nécessaire que nous sachions s'il s'agit du propriétaire ou de l'armateur. Par exemple, selon notre législation, l'armateur pur et simple ne peut se libérer au moyen de l'abandon. Si vous entendez, dans la proposition faite, parler du propriétaire de navire et de l'affréteur, alors nous nous sommes entendus sur le mot et il me semble que l'on pourrait accueillir jusqu'à un certain point le système de la responsabilité solidaire. Je crois qu'on devrait alors établir une distinction entre les fautes nautiques du capitaine et ses fautes commerciales.

Cette distinction, nous la trouvons dans le Harter Act. Elle est très nette et je conçois que quand il s'agit de fautes nautiques, le propriétaire doive seul être responsable, parce que, même dans le Harter Act, c'est le propriétaire qui a choisi le capitaine et l'équipage. Donc s'il y a faute nautique on ne comprendrait pas pourquoi l'affréteur en time-charter devrait répondre. Mais quand il s'agit de fautes qui peuvent être commises par le capitaine en tant que représentant les intérêts du time-charterer, la gestion commerciale, on ne pourrait pas dire dans l'intérêt de la navigation même que le propriétaire de navire ne doit pas en répondre, — encore que la faute soit commise par le capitaine comme agent commercial de l'affréteur. On me dira, peut-être, que cela n'est pas juste parce que le propriétaire de navire n'a pas à se mêler de la gestion commerciale. Rien n'empêche de tenir le propriétaire responsable sauf son recours contre l'affréteur. Dans le système que je vous propose, on aurait toujours la responsabilité du navire vis-à-vis des tiers.

Mais il est nécessaire que nous ne mettions pas le mot « armateur » ou que nous nous entendions d'une façon très explicite sur la signification juridique du mot « armateur ».

M. H. LUREAU (Bordeaux). — Je trouve que c'est bien compliquer les choses. Je me permettrai de contester respectueusement que ce système soit fondé en droit.

Je trouve qu'en matière de contrat d'affrètement comme dans tout autre contrat nous devons respecter le principe que le contrat ne peut avoir d'effet qu'entre les parties qui le souscrivent et qu'il est rigoureux d'accorder une action du chargeur contre le propriétaire de navire avec lequel il n'a pas traité.

Au fond, c'est l'armateur qui doit supporter les conséquences du dommage car suivant le droit l'affréteur appellera en garantie l'armateur.

M. GOVARE. — Ce que vous appelez « armateur » c'est en somme le propriétaire du navire.

M. LÉON HENNEBICQ (Bruxelles). — Je demande la parole pour appuyer nettement ce qui a été très bien dit par mon ami Smeesters. La solution qu'il a proposée me paraît la seule pratique et la seule simple. Une solution pratique c'est assurément la principale considération dans une conférence qui comprend tant de praticiens et le fait incontestable qui domine dans cette matière et qu'on ne doit jamais perdre de vue c'est le développement considérable du time-charter à l'époque actuelle. Assurément, on a parlé de time-charterers qui pourraient être des hommes de paille. Cela ne surprendrait personne et si vraiment on n'avait de recours que contre des personnes présentant peu de garanties, cela apporterait un tel trouble dans les affaires que l'hypothèse ne pourrait pas être envisagée comme négligeable.

D'un autre côté, c'est un système simple qui comme le disait M. Smeesters, présente une garantie constante et constamment visible.

Dr. SIEVEKING. — Gentlemen, I quite agree with what has been said by our French and Italian friends, but nevertheless I think if you look at things as they happen in practice, a good deal might be said in favour of the German proposal. First of all in English I cannot make a difference between « propriétaire du navire » and « armateur », because « armateur » would be shipowner, and « propriétaire du navire » would be the owner of the ship. It is perfectly true that in law you cannot logically make a person liable for the faults of persons who are the employees or the agents of another person. Nevertheless (I take three persons, cargo-owner, charterer and shipowner) we propose to make also the charterer liable for the faults of the employees of the shipowner, and the reason is the following. Take the case of a cargo-owner who goes to the office say of the Messageries Maritimes and says « I want to convey 5000 bags of coffee from one place to another ». The Messageries Maritimes say « Very well, we thank you. Send the bags please to such and such a place and they will be conveyed to any port you like ». Now the cargo-owner deals only with the Messageries Maritimes. He goes to the Messageries Maritimes because he knows it is a solvent Company. But it happens that the Messageries Maritimes have no ship of their own at their disposal (it often happens so with big Companies) and therefore they charter any vessel they can find — a tramp vessel — from a small owner. They do not say a word of it to the cargo-owner : they simply convey his cargo in a vessel they have chartered from a very small owner. Now I think it would be unjust on the part of the Messageries Maritimes if a

loss happened, to say to the cargo-owner « Oh my dear Sir, we will not pay you anything ; go to the small owner : it is his vessel ». If he goes to the offices of the small owner he will get nothing. That is the reason why we say both should be liable — for merely practical reasons. Now you might say that the cargo-owner has always a certain security in the ship and the freight. Is that really correct? You do not know what will happen at Brussels. You do not know what sort of liens may be conceded, and I have the impression that no lien will be given to the cargo-owner for the loss of his cargo or for claims arising out of damage done to the cargo. Well if he has not got a lien then the security is worth nothing ; because first of all out of the ship have to be paid all those who have a lien, the salvors, collision creditors and others ; then after those who have a lien come all the mortgagees of the vessel ; and then if a penny is left (I doubt whether a penny will be left) the poor cargo-owner who thought he had a solvent party whom he had agreed with — I have instanced the Messageries Maritimes — shall have to be satisfied with that remainder. That is the reason — it has nothing to do with logic ; it is a mere practical reason — why we wanted that both of them should be liable *in solidum*.

* * *

La raison pour laquelle nous avons proposé de rendre responsables non seulement le propriétaire de navire, mais aussi l'affréteur, n'est pas une raison de droit. Il n'y a pas de logique dans cette raison, mais simplement une exigence de la pratique.

Prenez, par exemple, le cas suivant : un chargeur veut faire transporter 5000 sacs de café. Il s'adresse p. ex. aux Messageries Maritimes. Supposez maintenant que les

Messageries maritimes, comme il arrive à nos grandes lignes allemandes, n'aient pas de navire à leur disposition à ce moment précis, et qu'elles affrètent le navire d'un petit propriétaire. On ne dit rien au chargeur. Le chargeur est toujours d'avis qu'il a à faire seulement avec une compagnie solvable. Or, si les sacs de café n'arrivent pas et si le chargeur s'adresse aux Messageries Maritimes et fait valoir sa réclamation, on lui répond : nous n'avons rien à y voir. Ce n'est pas notre navire, adressez-vous au propriétaire du navire. Sans doute le chargeur a toujours le navire et le fret en garantie. Seulement je crois que d'après les résolutions qui ont été prises à Bruxelles, le chargeur n'aura pas de privilège pour le dommage que les marchandises ont souffert. Il en résulterait que tous les créanciers pour abordage, pour sauvetage et ensuite les créanciers hypothécaires feraient valoir leurs droits avant le pauvre chargeur. Voilà les raisons pratiques pour lesquelles nous avons dit qu'il faut deux responsabilités.

M. Govare. — Voici donc les deux systèmes respectivement présentés par M. Smeesters et par M. Berlingieri.

Dans le système de M. Smeesters le propriétaire de navire reste responsable des faits et des engagements du capitaine même au cas où le navire est affrété en time-charter.

M. Berlingieri propose de dire que « *dans tous les cas d'affrètement, etc. le propriétaire de navire est seul responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire et tous les autres intéressés à la cargaison, des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. Le propriétaire de navire et l'affréteur sont solidairement responsables des fautes du capitaine.*

Dans le cas de la Commission de Londres, il n'y a pas de solidarité. Dans le cas de l'Association allemande il y a

solidarité toujours et dans le système de M. Berlingieri la solidarité n'existe que pour les fautes commerciales mais pas pour les fautes nautiques.

M. BRANDIS. — Dans le cas où l'amendement de l'Association allemande serait rejeté, on pourrait mettre aux voix la proposition de M. Berlingieri ; mais je ne crois pas qu'il faut commencer par ce dernier.

(*Plusieurs membres*) — Prenons l'amendement de M. Smeesters en premier lieu. Cela est plus simple.

M. GOVARE. — Je mets donc aux voix l'amendement de M. Smeesters, conçu comme suite :

« *Le propriétaire du navire reste responsable des faits et des* » *engagements du capitaine, même au cas où le navire est* » *affrété en time-charter* ».

(*L'amendement est rejeté. — The amendment is lost*).

L'amendement allemand, c'est-à-dire la solidarité complète.

(*L'amendement est rejeté. — The amendment is lost).*

Il reste l'amendement de M. Berlingieri, je le mets aux voix.

Mr. FREDERICK M. BROWN. — Yes. I vote Yes, except I understand that it does not cover the whole subject. It is only an amendement of part?

THE PRESIDENT. — Yes.

(*L'amendement de M. Berlingieri est adopté. — The amendment of Mr. Berlingieri is carried).*

La séance est levée. — The Conference then adjourned.

VENDREDI 13 OCTOBRE 1912

FRIDAY, OCTOBER 13th, 1912

La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. GOVARE.

The Conference resumed proceedings at 10 a. m., M. PAUL GOVARE *in the Chair.*

M. GOVARE. — M. le Secrétaire général Sieveking, pour se conformer au désir que vient d'exprimer M. Douglas Owen, va donner lecture des résolutions.

M. SIEVEKING. —

Art. 1. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réclamateur au port de destination.

M. le CHEV. ALBERT FRANKFURTER. — I would say « tendered for delivery ».

M. SIEVEKING. — « Tendered for delivery » means the same thing.

Art. 2. — Toutefois, le fret sera dû dans les cas suivants :

a) *Lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit.*

b) *Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement, ou à raison de leur nature, à moins que la cause originaire de la perte ne soit un accident fortuit.*

c) *Pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur.*

d) *Lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement.*

e) *Lorsqu'au cours du voyage les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause : nature, vice-propre ou accident fortuit.*

f) *En cas d'avarie commune les droits des parties seront régis par les lois ou règlements d'avarie commune en vigueur.*

M. HENNEBICQ (Bruxelles). — Le vote sur cette partie de la disposition a été, paraît-il, assez confus, et au moment de saisir la pensée générale, nous nous sommes trouvés assez embarrassés et différant d'opinion.

M. de Grandmaison et moi nous avons compris que l'assemblée avait voté que le fret serait dû dans tous les cas lorsque la marchandise sacrifiée aurait été classée en avarie commune, c'est-à-dire bonifiée — « made good » comme le porte le texte anglais.

A cela, MM. Ulrich et Sieveking ont fait remarquer que telle n'avait pas été la pensée de l'assistance et qu'ils désiraient qu'on fît simplement une référence à l'application des règles générales sur l'avarie commune, sans spécifier de cette manière impérative que la fret serait dû et on a proposé même un paragraphe du code allemand.

Il faudrait donc que l'on sache exactement ce que l'assemblée veut.

M. CHARLES LE JEUNE. (Anvers). — Ne suffirait-il pas d'ajouter simplement ceci :

« Ce qui précède ne porte pas atteinte aux droits des parties en matière d'avarie commune ».

Cela ne peut pas soulever de discussion et cela maintient intacts tous les droits.

M. FREDERICK M. BROWN (New-York). — M. President, I think it is due to the Commission de rédaction, and to this Conference to know that the Report of the Commission has been put in writing by the President of the Commission, and that the results of the labours of the Commission are entirely different in some respects from those which have been outlined by my friend and colleague Dr Sieveking. Dr. Sieveking was not a Member of that Commission, and seems to be labouring under some very extraordinary apprehension, because he has included in our Report three provisions that are not there at all. I have the honour to present the Report of the President of that Commission in writing.

M. GOVARE, président. — M. Sieveking avait été nommé membre de la Commission de rédaction, mais il n'a pu accepter ce mandat. C'est M. Ulrich qui, au nom de la délégation allemande faisait partie de la Commission de rédaction. Actuellement M. Sieveking prend la parole non pas comme membre de cette Commission, mais il est secrétaire général de la Conférence et c'est en cette qualité qu'il parle en ce moment. J'espère que cette explication enlève à M. Brown toute espèce de regret.

Je prie M. Sieveking de faire rapport.

M. SIEVEKING (Hambourg). — D'abord, en réponse à mon honorable collègue, je tiens à vous dire que j'ai reçu le texte de l'un de mes collègues M. Ulrich.

M. ULRICH (Berlin). — Nous avons arrêté hier soir définitivement le texte qui est entre les mains de M. Brown,

mais en discutant ce matin encore nous avons légèrement modifié le texte comme M. Sieveking vient de le lire, mais ce texte n'a été accepté ni par M. Hennebicq ni par M. Brown.

M. GOVARE, président. — La situation est très claire en ce qui concerne ce paragraphe *f*, la Commission de rédaction n'ayant pu se mettre d'accord. Il n'y a que la Conférence qui puisse les départager. Je me réserve donc d'y revenir en donnant, tout à l'heure, la parole à M. Brown.

Voulez-vous M. Sieveking lire l'article 3.

M. SIEVEKING. —

Art. 3. — L'article 1 n'est pas applicable au cas d'affrètement en travers du navire (lump sum freight) soit total, soit partiel; et en conséquence le fret est dû que les marchandises soient délivrées ou non à destination.

Art. 4. — Le fret payé d'avance et les avances sur fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage.

Art. 5. — Le propriétaire du navire est tenu personnellement de le fournir en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les conditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux.

M. FREDERICK M. BROWN. — M. President, I think it would be the part of discretion for me to limit myself to the reading of the written Report that has been prepared by the President of the Commission, M. de Grandmaison and not venture upon any remarks of my own.

* * *

« Messieurs, nous avons l'honneur de vous présenter

» le travail de la Commission de rédaction que vous avez
» bien voulu nommer, espérant avoir fidèlement traduit
» les votes et les intentions de la Conférence.

» Le projet que nous vous présentons a été adopté par
» l'unanimité des membres de la Commission. Une seule
» divergence existe sur l'insertion du mot : « dûment »
» (properly) à la fin de l'article 4. Il appartiendra à la
» Conférence de décider sur ce point. »

Pour la Commission,

H. DE GRANDMAISON ».

PROJET DE RÉSOLUTIONS

Art. 1. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées au port de destination.

Art. 2. — Toutefois le fret sera dû dans les cas suivants :

a) *Lorsque le défaut de livraison proviendra de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit.*

b) *Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur état au moment du chargement, ou à raison de leur nature, à moins que la cause originaire de la perte ne soit un accident fortuit.*

c) *Lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de l'embarquement.*

d) *Lorsqu'au cours du voyage, les marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause : nature, vice propre ou accident fortuit.*

e) *En cas d'avarie commune les droits des parties seront régis par les lois ou règlements d'avarie commune en vigueur.*

NOTA. — Ajouter après le paragraphe *b* : cette exception s'applique aux animaux morts en cours de route.

Art. 3. — L'article 1er n'est pas applicable au cas d'affrètement en travers du navire (lump sum freight) soit total, soit partiel; et en conséquence le fret est dû que les marchandises soient délivrées ou non à destination.

Art. 4. — Le fret payé d'avance et les avances sur fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises soient totalement ou partiellement perdues pendant le voyage, à condition que le navire ait dûment (properly) commencé le voyage.

Art. 5. — Le propriétaire du navire est tenu personnellement de fournir le navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les conditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux.

M. Govare. — Je reprends donc les articles un à un.

Art. 1. — « Il n'est dû aucun fret pour les marchandises » qui n'ont pas été délivrées ou mises à disposition au » port de destination. »

(*Adopté. — Adopted*).

Art. 2. — « Toutefois, le fret sera dû dans les cas » suivants :

» *a*) lorsque le défaut de livraison proviendra de la né- » gligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de » leurs ayants droit. »

(*Adopté. — Adopted*).

» *b*) lorsque les marchandises ont péri à raison de leur » état au moment du chargement, ou à raison de leur » nature, à moins que la cause originaire de l'accident ne » soit un cas fortuit. »

M. Sieveking. — Nous avons voté que le fret est dû

pour les animaux morts en cours de route et la Commission de rédaction voudrait ajouter cela au n° *b*, mais alors l'exception du n° *b* « que la cause originaire de la perte ne soit pas un accident fortuit » s'appliquerait également aux animaux morts. Or, c'est précisément ce que nous voulons éviter. Je pense donc qu'il faudra placer cela à un numéro spécial.

M. GOVARE. — On modifie donc l'article et au lieu de placer cela à l'article *b*, on fera un nouveau paragraphe.

M. BERLINGIERI. — Et si les animaux sont morts par la faute du capitaine ?

M. GOVARE. — Mettons « pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ».

(*Adopté. — Adopted*).

Nous arrivons au paragraphe *c*.

« Lorsqu'au cours du voyage, les marchandises ont dû » être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en » soit la cause : nature, vice propre ou accident fortuit ; »

Je ferais peut-être quelques petites réserves au point de vue du français. Le mot « *nature* » ne me plaît pas ; mais comme nous allons devoir revenir sur les questions de rédaction, je n'insiste pas.

Paragraphe *f* :

« En cas d'avarie commune, les droits des partie seront » régis par les lois ou règlements d'avarie commune en » vigueur. »

Voilà une rédaction qui me paraît vague. J'aime mieux la rédaction qui est présentée par nos amis allemands et qui dit :

« Les marchandises sacrifiées et payées en avarie

» commune seront censées être délivrées au port de
» destination. »

J'aime mieux cela. Je ne vous propose pas de voter là-dessus ; mais je préfère l'idée.

Quant à M. Le Jeune, il propose de renvoyer le tout à l'avarie commune. Je ne crois pas que ce soit un bon système. Il faut se méfier des solutions faciles. Je crois que nous devons nous prononcer dans le sens indiqué par M. Sieveking, bien que je n'aime pas énormément les mots « marchandises sacrifiées et *payées* en avarie commune. » Les Anglais disent « *made good* » et en Belgique on emploie un mot qui tout en n'étant pas français, rend bien le sens de l'expression anglaise : *bonifié*.

M. Lyon-Caen (Paris). — Je mettrais plutôt « classé » en avarie commune.

M. Govare. — Voici donc le texte lettre *f* :

« Toutefois, le fret sera dû quand les marchandises
» sacrifiées sont classées en avarie commune. »

M. Hennebicq. — C'est le texte que nous voulions, M. de Grandmaison et moi, et dont M. Brown ne voulait pas. C'est le « made good » des Anglais que nous traduisons par « classé en avarie commune ».

M. Douglas Owen. — Made good in general Average.

M. Le Jeune. — Je dois cependant faire remarquer que cela n'exclut pas la nécessité pour le fret ainsi remboursé en avarie commune, de contribuer lui-même.

M. Govare. — L'observation de M. Le Jeune a l'approbation unanime de la Conférence. Elle sera insérée au

procès-verbal de manière à ce que, si jamais il y a une difficulté, on pourra prendre l'observation de M. Le Jeune et votre approbation pour écarter tout doute.

M. FREDERICK M. BROWN. — I should like to ask a question of substance, and not of form. My question is this. Under the system which this Conference intends to have adopted, will the burden of contribution in General Average as to the freight on goods in this category fall finally upon the shipowner or upon the cargo-owner ? The freight of course is to be made good : we all agree to that; but everything that is made good must of course bear its proportionate part — must pay its contribution in General Average. That payment is a burden for somebody to bear. Who is the person to bear it — the cargo-owner or the shipowner ?

(*Traduction orale par* M. SIEVEKING.)

M. Brown demande qui a à payer la contribution du fret classé en avarie commune. Il faut que quelqu'un paye ce fret. Est-ce l'armateur, ou est-ce le chargeur ?

M. BERLINGIERI (Gênes). — Celui qui a le fret en risque.

M. GOVARE. — Il faut suivre la même procédure que tout à l'heure à propos de l'observation de M. Le Jeune. La question de M. Brown et la réponse faite seront inscrites au procès-verbal.

Art. 3. — « L'article 1 n'est pas applicable au cas » d'affrètement en travers du navire (*lump sum freight*) » soit total, soit partiel ; et en conséquence le fret est dû » que les marchandises soient délivrées ou non à desti- » nation. ». — (*Carried*).

Art. 4. — « Le fret payé d'avance et les avances sur » fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchan- » dises se soient totalement on partiellement perdues pen- » dant le voyage, à condition que le navire ait dûment » commencé le voyage ».

Cette rédaction rend très nettement la pensée et les votes que nous avons eus hier.

Herr Dr. BEHN (Hambourg). — Hier habe ich die Aufmerkung zu machen dass wir beschlossen haben dass Fracht zu zahlen ist für Tiere die unterwegs gestorben sind, es sei dann dass ein Verschulden des Verfrachters vorliegt; so müssen wir das auch hier hinzufügen, denn die Fracht ist doch nicht zu zahlen wenn der Verlust die Folge ist eines Verschuldens des Verfrachters.

(*Traduction orale par* M. HOSTIE)

M. Behn fait remarquer que puisque nous avons dit que le fret ne sera pas dû pour les animaux morts en cours de route par la faute du transporteur, il faut dire la même chose ici.

M. GOVARE. — L'article 5 :

« Le propriétaire du navire est tenu personnellement de » fournir le navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire » capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité » le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les » conditions qui constituent l'état de navigabilité sont » déterminées par les lois et règlements nationaux. »

Je vous proprose de voter ce texte.

(*Adopté*, — *Adopted*).

Reste l'article 17 :

« Dans tous les cas d'affrètement, soit qu'il y ait affrète- » ment à temps et que le navire soit employé par un arma- » teur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrètement

» conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou
» d'employer le navire à des chargements à cueillette ou
» autrement, le propriétaire du navire seul est responsable
» envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le
» destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des
» fautes nautiques du capitaine et de l'équipage. — Le
» propriétaire du navire et l'affréteur restent solidairement
» responsables des fautes commerciales du capitaine et de
» l'équipage. »

M. Govare. — La délégation allemande avait remplacé la première partie de l'article par une seule phrase : « dans tous les cas d'emploi d'un navire appartenant à autrui ». Cela avait le mérite d'être extrêmement concis ; mais *dans tous les cas d'emploi,* est une rédaction que je n'oserais recommander.

Nous avons adopté d'une façon définitive les articles 1 à 5 que je viens de vous indiquer. Nous avons arrêté ce qui est dit dans l'article 17 en exprimant le désir que ce texte, à la prochaine conférence, soit l'objet d'une formule plus concise et en même temps plus agréable, à adopter d'une façon définitive. Dans ces conditions, je crois que nous pouvons déclarer que la Conférence a terminé ses travaux.

* * *

Messieurs, il me reste, avant de lever la séance, à vous remercier du très grand honneur que vous m'avez fait de me nommer président de votre conférence et à vous remercier tous de l'effort considérable et du zèle que vous avez apportés à suivre nos travaux et du concours si sympathique que vous m'avez accordé.

Je tiens aussi à remercier les trois délégués du Gouvernement français M. Tréfeu, M. Bazin et M. Arismondi. Je tiens aussi, avant de finir, à adresser tous mes remer-

cîments personnels et les vôtres à notre dévoué secrétaire général M. René Verneaux qui depuis le commencement, non pas de la Conférence mais depuis le jour que nous avons su que nous aurions l'honneur de vous recevoir, s'est prodigué et a réalisé des prodiges d'activité. Si tout a bien marché, soyez sûrs que nous le devons à M. Verneaux. (*Applaudissements*).

M. Berlingieri (Gênes). — Je demande la parole pour vous inviter à remercier notre honorable Président pour la manière impartiale et énergique dont il a conduit ces séances. Nous lui sommes redevables si nos travaux ont conduit au résultat auquel nous sommes arrivés.

M. Le Jeune. — J'ai à vous faire part des lettres d'excuses et des regrets qui nous ont été témoignés par de nombreux membres que, soit leurs occupations, soit malheureusement pour certains d'entre eux la maladie, ont empêchés d'être des nôtres.

Parmi eux, je vous citerai notamment Lord Kennedy, retenu par ses devoirs à la Cour d'appel, de même que Sir Walter Phillimore, Leslie Scott, notre secrétaire général qui malheureusement est très souffrant ; M. Acland dont la présence ne nous a jamais fait défaut et qui est retenu à Londres. M. Miller également retenu ; sir Frederic Beck, président du Lloyds, de même que M. H. Simson membre du bureau du Lloyds, qui l'un et l'autre ont été absolument empêchés par suite de circonstances indépendantes de leur volonté, de se rendre ici. Cela nous a privés de très précieux concours. Mais soyez persuadés que, l'intention de leurs auteurs n'y est pour rien.

M. le Docteur Martin s'est également excusé. C'est un de nos anciens amis. Il en est de même de M. Rahusen qui nous a constamment honorés de sa présence aux confé-

rences. De la Norvège, M. Platou, encore un vieil ami, qui nous exprime toute sa peine de ne pouvoir venir ici. J'ai en outre reçu des nouvelles de M. Burlingham des Etats-Unis me disant qu'il est empêché d'être des nôtres et qu'il regrette infiniment de voir que des difficultés si grandes eu égard aux dates, ont empêché les membres des Etats-Unis d'être aussi nombreux qu'ils l'auraient désiré. Nous avons heureusement parmi nous M. Brown qui a bien voulu faire ce long voyage pour que son pays fût représenté à cette conférence.

Enfin, le Président de l'Association italienne, — celui qui nous a si bien reçus à Venise — le Docteur Albert Marghieri, ainsi que le Duc Mirelli, deux de nos amis fidèles, n'ont pu, à leur grand regret, venir à cette Conférence et s'en sont excusés.

M. Govare. — Nous avons reçu également des lettres d'excuses de Lord Alverstone, de M. Justice Pickford et de M. Whitelock.

M. Le Jeune. — Au nom du Comité Maritime international, je tiens tout particulièrement à exprimer mes sentiments de reconnaissance et de gratitude à l'Association française et à son président, M. Govare, qui nous a consacré tout son talent, tout son temps, ses influences et qui nous a reçus et fait recevoir d'une manière aussi remarquable et aussi sympathique.

J'y ajouterai le nom de M. Verneaux dont M. le Président vous a déjà parlé et auquel nous devons également tous nos témoignages de reconnaissance.

Messieurs, nous avons été reçus ici d'une façon éclatante. Il n'est pas inutile de constater que cette consécration donnée à cette conférence par toutes les autorités françaises, par toutes vos illustrations françaises nous

ouvre une nouvelle voie et que la conférence de droit maritime va se trouver par le fait même portée sur les ailes puissantes de l'influence française dans le domaine des idées.

Messieurs, nous avons à remercier tant de monde que je crains d'en oublier.

Nous avons été reçus ici dans ce local de la Chambre de commerce française. Il semble que nous soyons chez nous dans ce local tant l'accueil qui nous a été fait, est cordial et sympathique. M. le Président de la Chambre de commerce de Paris nous a entourés de tout ce que l'affabilité la plus exquise peut donner. On nous a offert une fête somptueuse. Nous avons été reçus par les membres du Gouvernement, par le Conseil Municipal. Vraiment je n'ai que des remerciements à distribuer autour de moi. Je n'en finirais pas si je devais continuer l'énumération. Je vous prie de compter que ceux que j'oublie n'en sont pas moins dans mon cœur et dans mes intentions.

Nous avons également à adresser des remercîments tout particuliers à MM. les Secrétaires généraux et à MM. les Secrétaires adjoints, à tous ceux qui nous ont si admirablement aidés et secondés dans cette tâche, à MM. les membres de la presse qui ont recueilli nos débats : tous, Messieurs, ont fait de cette réunion une conférence qui datera dans l'avenir et qui constituera pour notre association l'un de ses actes les plus précieux dans le cours de sa carrière déjà longue.

Je crois que nous pouvons nous féliciter des travaux que nous avons accomplis. Si quelques-uns d'entre vous s'étonnaient que nous n'ayons pu accomplir tout notre programme, il ne faut pas s'en effrayer ni trouver là matière à critique. Il est dans l'ordre des choses que des questions aussi graves, aussi difficiles que celles-ci, soient étudiées mûrement et repassent par le crible de plusieurs

examens pour arriver à une solution satisfaisante. C'est ce qui nous est arrivé en de précédentes occasions. Nous nous sommes bien trouvés de cette méthode de travail et j'espère qu'avec votre concours si dévoué et éclairé, le Comité Maritime International continuera d'une façon heureuse la voie de ses travaux.

M. René Verneaux. — Les sentiments de sympathie que vous avez bien voulu manifester tout à l'heure à mon endroit et dont j'ai été bien touché, m'obligent à vous dire que si le Comité d'organisation a pu faire quelque chose, c'est grâce aux concours précieux que nous avons rencontrés et dont notre association est extrêmement touchée. Je n'ai rien à ajouter à ce qui a été dit si bien par M. Govare et par M. Le Jeune ; mais je tiens à mentionner aussi que les diverses chambres de commerce des ports français nous ont donné des témoignages de sympathie très précieux, de même que le Comité central des Assureurs français, les grandes compagnies d'armement françaises, la Chambre Syndicale des Courtiers maritimes de Paris — à tous, nous devons une grande reconnaissance.

Je dois aussi un souvenir très reconnaissant pour d'autres concours, notamment aux jeunes membres du Barreau qui ont mis au service de notre conférence un dévouement inlassable et qui se sont dépensés sans compter. Je vous propose d'exprimer aux secrétaires du Comité d'organisation, qui avaient à leur tête M. Francis Sauvage, nos sentiments de gratitude (*Applaudissements*).

M. le Président Koch (Copenhague). — Vous n'avez pas oublié l'invitation très sincère que vous a adressée à Brême mon honorable prédécesseur, M. le Président Hindenburg : il proposait à l'assemblée que la prochaine réunion du Comité Maritime International eût lieu dans la

ville de Copenhague. Une série de circonstances, parmi lesquelles la grave maladie de M. Hindenburg, ont mis des obstacles à la réalisation de ce voeu. Mais c'est pour moi le plus agréable des devoirs de renouveler cet appel. La splendeur de l'accueil qui nous a été fait ici à Paris, ne nous permet pas de vous inviter à Copenhague sans une grande modestie. Notre capitale n'a pas, pour vous recevoir, le charme grandiose des monuments de Paris, ni, pour vous distraire de vos travaux, l'agitation joyeuse de cette grande ville : mais l'agitation qu'offre la mer peut rendre un séjour très agréable dans la ville de Copenhague, surtout pendant l'été.

Laissez-moi donc vous exprimer l'espoir que nous aurons l'honneur de recevoir chez nous la prochaine Conférence du Comité Maritime International.

M. Charles Le Jeune. — Monsieur le Président, je vous remercie infiniment, au nom du Comité Maritime International, de l'invitation que vous avez bien voulu lui faire.

Déjà à Brême, nous avions accueilli l'invitation du Danemark avec le plus grand empressement et ce n'est qu'eu égard à des circonstances particulières que cette invitation n'a pu avoir de suite cette année-ci. Nous serons très heureux de pouvoir l'accepter, et je me permets, sous les réserves d'usage, de l'accepter, — car il n'est jamais d'usage d'accepter définitivement une invitation quand elle est faite. Cette acceptation définitive est soumise aux circonstances qui peuvent se présenter dans le cours des temps. Mais sous cette réserve d'usage, je me permets de vous en remercier et de vous promettre notre acceptation

M. Paul Govare. — Messieurs, je ne vais plus prononcer de discours : je crois vous être encore plus agréable

en gardant le silence, et dans ces conditions, j'aurais à lever la séance et à déclarer la clôture de la Conférence si je ne croyais pas que nous avons encore deux devoirs à accomplir ; c'est d'adresser un souvenir amical et affectueux à notre ami Autran qui est si loin de nous à Marseille et qui sera très malheureux de penser qu'il est loin de nous alors que le Comité Maritime International, dont il a toujours été l'un des membres les plus dévoués et les plus assidus, se réunit à Paris.

C'est ensuite, sous une forme un peu plus solennelle, d'exprimer notre gratitude envers la Chambre de Commerce de Paris. Je vous propose donc de procéder à un vote de remercîments qui sera officiellement consigné dans nos procès-verbaux.

Messieurs, je vous propose des remerciements à la Chambre de Commerce et à son président (*Appl.*).

Ceci dit, je déclare la séance levée et la Xme conférence du Comité Maritime International clôturée.

Séance administrative

Assemblée générale des Membres Permanents du Comité Maritime International

Le vendredi, 13 octobre, avant la séance de clôture, les membres permanents du Comité Maritime International se sont réunis en assemblée générale annuelle, sous la présidence de M. Charles Le Jeune, vice-président du Comité Maritime International.

M. Charles Le Jeune ouvre la séance en exposant les objets à l'ordre du jour :

1) Les pouvoirs du Bureau Permanent sont expirés depuis un an : il faut donc élire un nouveau Bureau. Selon les précédents, le Bureau est resté en fonctions jusqu'à ce jour pour assurer l'organisation de cette Conférence.

2) Depuis la dernière Conférence, le Bureau, en vertu des pouvoirs que lui confèrent les statuts, a désigné comme membres permanents, MM. L. Denisse (Chateaubriant), Alfred Musnier (Paris), le Dr. Behn (Hambourg), C. Edzard (Bréme) et M. le Président Brandis (Hambourg). L'assemblée est invitée à confirmer ces nominations.

3) Enfin, par suite du décès de M. le Président Sieveking, l'Allemagne n'est plus représentée au Bureau Permanent.

M. Le Jeune propose de nommer M. le Dr. Alfred Sieveking en remplacement de son père décédé.

L'assemblée prend les résolutions suivantes :

1) La gestion du Bureau pendant l'année écoulée est

approuvée, et le Bureau sortant, composé de M. le Ministre d'État BEERNAERT, président; M. CHARLES LE JEUNE, vice-président; MM. LOUIS FRANCK et LESLIE SCOTT, secrétaires généraux, est réélu pour une nouvelle période de trois ans.

2) Les nominations de MM. L. DENISSE (Chateaubriant) ALFRED MUSNIER (Paris), le Dr. BEHN (Hambourg), C. EDZARD (Brême), et de le Président BRANDIS (Hambourg) comme membres permanents du Comité Maritime International, sont confirmées.

3) M. le Dr. ALFRED SIEVEKING (Hambourg) est désigné comme membre du Bureau permanent pour l'Allemagne.

M. LE JEUNE fait remarquer que le Comité a eu à déplorer le décès de plusieurs de ses membres, et demande si les associations nationales ont des candidats à proposer.

Sur une question lui adressée par un des membres, M. CHARLES LE JEUNE répond que d'après les premiers statuts chaque nation peut présenter six membres : toutefois, il a été décidé dans la suite de porter ce chiffre à neuf, afin de pouvoir donner satisfaction aux grandes nations. Dans l'avenir, l'assemblée décide qu'en général, le nombre des membres permanents sera limité à dix par pays.

La France propose comme membre permanent M. MILLERAND, ancien ministre du Commerce.

L'Allemagne propose M. le Conseiller intime Dr. STRUCKMANN et le Dr. GÜTSCHOW.

La Hongrie propose M. le Dr. DÉSIRÉ DE DARDAY DE BARANYA-BAAN.

L'assemblée nomme comme membres permanents : M. MILLERAND (Paris), M. le Dr STRUCKMANS (Berlin), M. le Dr. GÜTSCHOW (Hambourg) et M. DÉSIRÉ DE DARDAY (Buda-Pest).

Un membre propose d'espacer davantage les conférences

et de ne les tenir par exemple, que tous les trois ans, de façon à donner plus de temps aux associations nationales pour préparer leurs travaux. Ils est répondu que pareille mesure offrirait l'inconvénient de diminuer la suite et l'intérêt des travaux ; en outre, elle ne permettrait pas d'observer l'entente conclue avec une association amie, l'International Law Association, de ne tenir les conférences que tous les deux ans, pour éviter que les réunions des deux sociétés ne se tiennent en une même année.

Des membres demandent que le compte-rendu des conférences soit dorénavant distribué aux associations natoinales dans le plus bref délai et en tout cas dans l'année.

Le délégué des Etats-Unis exprime le voeu que les conférences se réunissent au plus tard vers fin septembre.

M. le Président répond qu'il sera tenu compte, autant que possible, de ces voeux. Il prie les associations et Comités nationaux de faire parvenir leurs rapports au Bureau Permanent en temps utile pour qu'il puisse en faire avant les conférences, la traduction, l'impression et la distribution.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que, par suite de l'extension des travaux du Comité Maritime International, ses dépenses ont augmenté dans une mesure appréciable ; or, il n'a d'autres ressources que les cotisations des membres permanents et des Associations nationales. Pour ces dernières le minimum fixé antérieurement déjà, est de frs 500 pour les Associatiens nombreuses et de frs 250 pour celles disposant de ressources moindres. L'assemblée exprime le vœu de voir augmenter ces contributions où cela est possible.

Sur la proposition de M. GOVARE, l'assemblée vote des remercîments au Bureau Permanent.

INDEX

N.-B. — Dans cet Index « FRET » veut dire « Avant-projet de traité sur le Fret » ; « RESPONSABILITÉ » veut dire « Limitation de la responsabilité des propriétaires de navire en cas de perte de vies humaines ou de lésions corporelles ».

PAGES

ADATCI (M.) Japon,
Nommé vice-président de le Conférence 138
ASSER (M. C. D.) Jr Amsterdam,
Discours sur le Fret 208, 245
Amendement sur le Fret 245
AMENDEMENTS sur la Responsabilité :
de M. DOUGLAS OWEN 159
Sur le Fret :
de MM. BASILIO. 239
BERREAU-VILLERS 229
Dr. Fr. BERLINGIERI 318
BROWM 219, 248, 270, 286
DE GRANDMAISON 291
J. H. KOCH 272
Dr. A. SIEVEKING 263
C. SMEESTERS 279
Dr. ANT. VIO 266
BASILIO (FRANCESCO) Trieste,
Discours sur le Fret 239
Amendement sur le Fret 239
BEERNAERT (M. A.), Bruxelles,
Discours d'ouverture 125
BERLINGIERI (Dr FRANCESCO), Gênes,
Nommé Vice-président de la Conférence. . . . 138
Discours sur la Responsabilité 161
Discours sur le Fret 212, 243, 313
Amendement sur le Fret 318

PAGES

BEREAUD-VILLARS (M Marcel), Paris
Discours sur le Fret 229
Amendement sur le Fret 229

BRANDIS (M. LE PRÉSIDENT),
Nommé Vice-président de la Conférence. . . . 137
Réponse aux discours de bienvenue 135
Discours sur la Responsabilité 169
Discours sur le Fret 214, 225, 259, 278, 292

BROWN (FREDERICK M.) New-York.
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 138
Discours sur la Responsabilité 178
Discours sur le Fret. 219, 235, 248, 254, 270, 285, 294
Amendement sur la Responsabilité 201
Amendements sur le Fret. . . . 219, 248, 270, 286

BUREAU de la Conférence (Composition du) 137

BUREAU PERMANENT du Comité Maritime Intern. . XVII

CLOTURE de la Conférence 330

COMITÉ Maritime International :
Bureau XVII
Membres XIX
Statuts XV

COMMISSION de Londres (Février 1911)
Compte rendu 1
Membres de la . . . . . 1 (en note)
Projet de la Commission 3
Projet de M. Kennedy, L. J. 14

COMMISSION de rédaction 225

COMPTE-RENDU de la Conférence de Paris 119
De la Commission de Londres 1

CONFÉRENCE, Ouverture de la. 119
Bureau de la 137
Membres de la XXX
Prochaine 335

CONDE (ANTONIO A.) Lisbonne,
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 138

PAGES

COUYBA (M.) Ministre du Commerce et de l'Industrie Paris,
Président la séance d'ouverture 119
Discours de bienvenue 131
DARDAY (M. Désiré de),
Discours sur la Responsabilité 188
de ROUSIERS (Paul), Paris,
Discours sur la Responsabilité 184
de GRANDMAISON, Paris,
Discours sur le Fret 216, 250, 291, 296
Amendement sur le Fret 291
Rapport de la Commission de rédaction 323
DIPLOMATIQUE (Rapport sur la Conférence) . . . 139
DISCUSSION sur la Responsabilité. 146
sur le Fret 205
ECKER (Dr), Hamburg,
Discours sur le Fret 289
EDZARD (C.), Brême,
Discours sur le Fret 252, 284, 296
ÉLECTION du président de la Conférence 136
du Bureau. 137
de nouveaux membres du Comité 338
FEST (Coloman de), Fiume,
Nommé Vice-Président de la Conférence . . . 138
FRANCK (Louis), Anvers,
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 137
Discours sur la Responsabilité 139, 173, 195
Proposition sur la Responsabilité . . . 173, 203
Discours sur le Fret 210, 221, 227, 229
FRANKFURTER (Albert),
Discours sur le Fret . . . 228, 244, 274, 279, 294
FRET : Rapports des Associations nationales 17, 43, 51, 71, 97, 103
Discussion. 205
Résolutions . . . . . XII, 320, 324
GALIBOURG (A), St-Nazaire,
Discours sur le Fret 311

PAGES

GOVARE (PAUL), Paris,
Elu-Président de la Conférence. 136
Discours d'ouverture 121
Discours de clôture. 330, 335
GÜTSCHOW (Dr.) Hamburg,
Nommé membre permanent 338
Rapport sur le Fret. 43
HANSEN (JOHAN), Copenhague,
Discours sur la Responsabilité 189
Discours sur le Fret : 230, 275, 286
HENNEBICQ (LÉON), Bruxelles,
Discours sur le Fret 315, 321
KOCH (J. H.), Copenhague,
Nommé Vice-Présiden de la Conférence. . . . 137
Discours sur le Fret 272
Amendement sur le Fret 272
Invitation pour la prochaine Conférence. 334
LANGLOIS (JACQ.), Anvers,
Discours sur la Responsabilité 199
Discours sur le Fret 228
LE BRETON (THOMAS A.), Buenos-Ayres,
Nommé Vice-Président de la Conférence . . . 138
LE GRAND, Président de la Chambre de Commerce de Paris,
Discours de bienvenue 119
LE JEUNE (CHARLES), Anvers,
Discours sur la Responsabilité 170, 195
Discours sur le Fret 257, 282, 290
Discours de clôture. 332
LETTRES d'excuse 331
LISTE de présence à la Conférence XXX
LODER (B. C. J.), La Haye,
Nommé Vice-Président de la Conférence . . . 138
Discours sur la Responsabilité 147
LÖFGREN (ELIEL), Stockholm,
Nommé Vice-Président de la Conférence . . . 138
Discours sur la Responsabilité 197

PAGES

LUREAU (Henri), Bordeaux,
Discours sur le Fret 279, 315
LYON-CAEN (Charles), Paris,
Discours sur la Responsabilité 144, 166
Discours sur le Fret 223, 237
MARTINOLICH (Dr. Giovanni), Trieste.
nommé vice-président de la Conférence . . 137, 198
MEMBRES de la Conférence xxx
du Bureau permanent xvii
permanents du Comité Maritime International xix
nouveaux 338
MOREL (Benjamen), Dunkerque.
Discours sur le Fret 246, 288
OUVERTURE de la Conférence 119
OWEN (Douglas), Londres.
Discours sur la Responsabilité 154, 187
Résolution sur la Responsabilité 159
Discours sur le Fret 267, 298
PINŒUS (Conrad), Gothenbourg.
Discours sur le Fret 290
PRÉFACE v
PRÉSIDENT de la Conférence (Élection du). 136
POLNAY (Eugen de), Fiume.
Discours sur le Fret 237
POULSSON (Anton), Christiania.
Nommé vice-président de la Conférence 138

RAPPORTS Préliminaires

Responsabilité :

Allemagne 110
Belgique. 67
Danemark 96
Grande-Bretagne (Chamber of Shipping) 76
(Comité Britannique). 115
Hongrie (Rapport du Dr Ant. Vio) 79
(Observations de l'Association hongroise) . 92

FRET :

PAGES

Allemagne 17
(Observations de M. Gütschow) . . . 43
Danemark 97
France (Rapport de M. Paul de Valroger) . . . 51
Grèce. 103
Hongrie (Rapport du Dr Ant. Vio) 71

REMERCIEMENTS (Discours et votes de) 330
RÉSOLUTIONS de la Conférence XII
SÉANCES de la Conférence,
Lundi, matin 119
Mardi, matin 146
» après-midi 173
Mercredi, matin 205
» après-midi 232
Jeudi, matin 263
» aprés-midi 290
Vendredi, matin 320
administrative 337
SECRÉTAIRES de la Conférences 139
SERENA (ARTHUR), Londres,
Nommé Vice-président de la Conférence . . . 137
Discours sur la Responsabilité 146, 164
SIEVEKING (Dr ALFRED),
Nommé Secrétaire général de la Conférence . . 139
Discours sur le Fret . . . 205, 263, 276, 289, 316
Amendement sur le Fret 263
SMEESTERS (CONSTANT),
Discours sur la Responsabilité 152
Discours sur le Fret 232, 279, 308
Amendement sur le Fret 279
TALLER, Paris,
Discours sur la Responsabilité 193
TOUTAIN (M.), Le Hâvre,
Discours sur la Responsabilité 175
Discours sur le Fret 268, 286

PAGES

ULRICH (R.), Berlin,
Discours sur la Responsabilité 196
Discours sur le Fret 211, 220, 242, 250, 298
VERNEAUX (René), Paris,
Nommé Secrétaire général de la Conférence . . 139
Discours sur la Responsabilité 185
Discours de remercîments 334
VICE-PRÉSIDENTS de la Conférence 137
VIO (Dr Antonio), Fiume,
Discours sur le Fret 222, 266
Amendement sur le Fret 266
WORMS (Dr Stephen), Vienne,
Discours sur la Responsabilité 174