

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

ARTICLE 6

Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie sont réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

*CMI 1904 Amsterdam Conference
Session of 15 September 1904*

*Civil Jurisdiction in Collision Cases
Draft Convention submitted to the Conference*

[363]

Article VI

La saisie conservatoire d'un navire du chef d'un abordage pourra être opérée dans tout port situé sur le territoire des Etats contractants.

.....
b) L'autorité, visée par le paragraphe précédent, [364] pourra ordonner au demandeur de fournir caution, pour sûreté des dommages-intérêts pouvant résulter de la saisie.
.....

*(Adopté sans remarques).
(Carried without remarks).*

ARTICLE 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

The seizure to preserve rights of a ship by reason of a collision can be put in force in every port situated in the territory of the contracting States.

.....
b) The authority specified by the preceding paragraph can order the plaintiff to provide bail as security for such damages as may result from the seizure.
.....

*CMI 1933 Oslo Conference**Draft submitted by Mr. Dor to the International Sub-Committee and by the Committee to the Conference*

[190]

Article 5

Au cas de saisie injustifiée le saisissant sera condamné à rembourser les frais de la caution fournie pour obtenir la mainlevée de la saisie. Si la saisie a été pratiquée de mauvaise foi, le saisissant pourra, en outre, être condamné à réparer le préjudice causé par la saisie à tous les intéressés sur le navire et sur sa cargaison.

[191]

Article 6

La procédure relative à la saisie conservatoire du navire, ainsi qu'aux incidents auxquels elle peut donner lieu, est régie par la loi du lieu de la saisie.

Session of 24 August 1933

Mr. Arne Rygh (Oslo)

[451]

Also upon another important point I disagree entirely with the draft of Mr. Dor. That is with regard to the responsibility, connected with arresting a ship. I know that in most continental countries also obligatory creditors are during the present state of law allowed to arrest a ship. But as a corrective against abuse of this right the same legislations lay rather a heavy responsibility upon the arresting party, if his claim finally should fail [452] before the courts. The arresting party must then according to the same legislations pay full compensation for all losses, and according to some legislation even further damages for non-economic detriment to the owner. In some countries the arrest-seeking party must also give fully sufficient bail, before he is allowed to arrest. This corrective is in fact rather an efficient one and deters us, lawyers, from arresting ships in continental harbours in doubtful cases. At the same time, as Mr. Dor will allow the obligatory creditor to arrest a ship, he will reduce responsibility hitherto connected with that right in most continental countries. Only in the case where the arresting party has been in bad faith, he will lay the burden of paying full compensation upon them, and this case will in fact never happen, as bad faith can hardly ever be proven. In the ordinary cases the draft of Mr. Dor limits the responsibility of the arresting party to paying the shipowner the expenses, connected with the guarantee. That is often only a very small part of the real loss and entirely insufficient as a means of restriction upon unfounded arrest-seeking. It is also entirely unjust. It is certainly not consistent with justice, that a shipowner, in a good financial position, being able to give the guarantee without too much inconveniences, should receive a compensation, that sometimes is not very far from full compensation. On the other hand a poor shipowner, who is unable to give bail and for whom then arrest means great losses, would obtain nothing at all. Such a distinction between the rights of the rich and the rights of the poor is certainly not just.

[461]

M. le Président (M. Edvin Alten). - Messieurs, en tant que président de

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

l'Association norvégienne, je désire dire quelques mots au sujet du projet de Convention sur la saisie. Je prierai donc M. Louis Franck de prendre provisoirement la présidence.

M. Edvin Alten (Oslo). - Messieurs, le rapport présenté par l'Association norvégienne a été signé par moi le 26 juillet dernier. Nous y avons déclaré que nous sommes en général satisfaits des trois projets présentés par la sous-commission.

Quant à la Convention sur la saisie conservatoire des Navires, nous avons, d'après le texte français, fait l'observation que l'article 5 nous semble aller un peu loin en limitant la responsabilité du créancier saisissant au point de vue des dommages-intérêts. Mais ceci est une traduction inexacte; dans le texte anglais de notre rapport, qui fait foi, nous avons dit qu'à notre avis l'article 5 va trop loin.

Plus tard, nous eumes connaissance de l'attitude prise par l'Association britannique et de sa proposition au sujet de cette convention. Nous avons alors à nouveau discuté les projets au sein de l'Association norvégienne et pour ce qui est de la saisie, nous sommes arrivés à la conclusion unanime que le système continental en vigueur chez nous doit être maintenu en tant qu'il s'agit de la responsabilité du créancier au cas où la saisie est jugée injustifiée. Dans cette supposition, on attache moins d'importance à la question de savoir si la faculté de pratiquer saisie est restreinte ou non à certaines catégories de créanciers; mais naturellement, les armateurs sont en faveur de pareille restriction.

[462]

Nous nous trouvons ici en présence de deux systèmes dont la différence principale s'attache à la responsabilité que doit supporter le créancier saisissant en cas de saisie injustifiée. Le système actuellement en vigueur en Angleterre et aux États-Unis n'entraîne en général aucune responsabilité de ce chef. Pour prévenir des abus, il est dès lors naturel que la faculté d'effectuer une saisie soit restreinte à certaines créances privilégiées ou résultant directement de l'exploitation du navire. De l'autre côté, le système continental, qui est également en vigueur dans les États scandinaves, prescrit une responsabilité absolue pour le cas de saisie injustifiée, mais ne contient aucune restriction quant à la nature de la créance du demandeur. Pareille restriction est inutile parce que la responsabilité donne des garanties suffisantes contre les abus.

Mr. L. Dor. -

[464]

I think the President put his finger on what is the crux of the question. He pointed out that one cannot have article 5 as it stands, which is practically the English system, in the way of damages, and leave the rest of the Convention, namely, Article 1, which is the Continental system. He says, very rightly, that if you have Article 1, which gives a free right, or an extended right, of arrest, you must have the protection of the Continental system as to damages. A man will hesitate before arresting a ship when he knows that he will make himself liable for heavy damages. Personally, I entirely agree. I cannot speak in the name of the Committee, because I have not had time to consult them on what the President has said. There have been three successive drafts. In the original one there was a provision for full [465] damages. We were afraid that unless we made a concession to our English friends, they might find difficulties if we stipulated for full damages. But the President has shown in the most conclusive

manner that you cannot go half-way in the matter, and that it must be one or the other. I am most thankful to him for showing that so clearly and so convincingly. He put the question: What is the system which is better for shipowners? Is it the English system or the Continental system? The English report says: "The free movement of shipping is of first importance to international trade, and a restriction of that freedom entails loss and inconvenience", and so on. Therefore the British report puts forward the view that we must have a system where ships are arrested as seldom as possible. The President, speaking from his very vast experience, told you that in Norway the arrest of ships is a rare thing, although it is very common in Great Britain. I can say exactly the same for France. We do not get one-fiftieth of the arrests in France that they do in England. In England it is a most simple matter to arrest a ship. You just go to the Admiralty Marshall; there is no judge or anyone to prevent your arresting a ship. In France it is most difficult to get the President of the Commercial Court to grant the arrest of a ship, and often the President makes the plaintiff give bail for damages in case of wrongful arrest. Therefore I think that the free movement of shipping, which is of the first importance to international trade, is better secured by the Continental system; but in any case the Conference will have to choose, as was clearly stated by the President. If we keep article 1, which is the [466] Continental system, as the scope of arrest, then we shall have to modify article 5.

Mr. A. Hugo Brandt (Hamburg).

[467]

But article 5 raises a very difficult question, and I have the gravest doubts as to whether we can make such a rule internationally binding. It goes into what we call in Germany the material law, or common law, whether there is a claim for damages or not, and to what extent. Further than that, it is a difficult question to decide whether someone has acted in bad faith, and I think it is perhaps the most difficult question to decide in good faith, whether we can give an interpretation to or limitation or definition of bad [468] faith. What does bad faith mean? Please think of the difficulty of giving that definition in international law. You can define it, perhaps, in your own law, but to give it a definition in international law is beyond my power. After studying article 5, we do not see that it is possible to adopt it. We, on the German side, agree to article 1, provided that bail can be given instead of arresting the ship, so that the ship may be free after bail is given.

Mr. Einar Lange (Sweden).

[469]

As to Article 5, I think it is very difficult to agree to the first part. If I put it before the Swedish shipowners, I do not think that they would agree to the first part of Article 5.

Mr. J. T. Asser (The Netherlands).

[470]

The Netherlands' Association shares the views expressed by the President and by Me. Dor on the subject of article 5 of the draft Convention. In fact, the principle set forth in article 5 is contrary to the most fundamental principles of our law, and we

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

greatly fear that a Convention including the provisions of the present article 5 could not possibly be ratified by our Government.

Me. Dor told us that we had to choose as regards the question of damages in the case of an unlawful arrest between the Continental and the English system. It seems to us that at present a reconciliation of these systems is impossible and in our opinion the only solution that could be arrived at would be to leave things as they are, that is to say, that the question of damages as a result [471] of unlawful arrest and such other questions should be governed by the law of the place in which the unlawful arrest was made, which would result in the deletion of article 5.

M. Kaare Schöning (Oslo). - Mr. President, Gentlemen, the suggestion of Mr. Asser is indeed a very tempting solution, and I have considered whether that would not be the right thing to do; but I have come to the conclusion that we cannot agree to that because if we leave it to the national laws to decide whether a man asking for an arrest shall be liable to pay damages or not, we still have the first paragraph of article 5 standing. If that is accepted by all countries, that means in fact that we increase the opportunities of seizing a ship without introducing at the same time guarantees against such arrest. I believe I can safely say that the Norwegian delegation would not in any way agree to an increase in the possibilities of arresting ships without these safeguards being introduced at the same time.

M. le Président. - Il n'y a plus d'orateurs inscrits. Je pense pouvoir conclure qu'eu égard aux divergences de vues qui existent pour le moment sur les grands principes du projet et prenant en considération aussi que [472] l'Association britannique a refusé de prendre position quant au fond du projet nouveau, il n'est pas possible pour cette conférence d'aller plus loin. Il serait donc inutile à mon avis d'aborder une première lecture et de discuter en détail les articles du projet. Je pense que la meilleure voie à suivre sera de renvoyer le projet à la sous-commission qui le soumettra à une étude approfondie et en fera rapport à une conférence prochaine, lorsque la question sera suffisamment mûrie.

*CMI 1937 Paris Conference**Draft submitted by the International Sub-Committee to the Conference*

[80]

Art. 5. - Au cas de saisie injustifiée, le saisissant sera condamné à rembourser les frais de la caution fournie pour obtenir la mainlevée de la saisie. Si la saisie a été pratiquée de mauvaise foi, le saisissant pourra, en outre, être condamné à réparer le préjudice causé par la saisie à tous les intéressés sur le navire et sur la cargaison.

Session of 20 May 1937 A.M.

M. Georges Marais (France). -

[311]

Vient ensuite la question des dommages-intérêts. Sur ce point nous sommes irréductibles à l'Association française du droit maritime et il me semble que beaucoup d'associations étrangères sont tout aussi irréductibles. Tout d'abord, avec la formation

juridique que nous avons, nous n'admettons pas que le résultat d'un fait civil puisse dépendre des intentions. L'intention peut avoir une importance en matière pénale, mais en matière civile un fait est un fait avec toutes les conséquences qu'il comporte. Vous saisissez un navire, vous assumez la responsabilité d'immobiliser cette valeur considérable pendant un temps plus ou moins long; donc vous devez en supporter les conséquences. Pour notre part, nous n'admettons pas dans une convention internationale une distinction entre les bonnes et les mauvaises intentions. Puis, les intentions - c'est là un facteur psychologique - seront toujours excellentes: on dit que l'enfer en est pavé. Ceux qui pratiquent les affaires le savent. Il est toujours difficile d'arriver à découvrir les mauvaises intentions et cet élément intentionnel que vous introduisez dans la convention sera une source abondante de procès futurs. Or, il n'est pas désirable de préparer des procès futurs dans une convention internationale. Autant que j'ai pu comprendre, la grande base de discussion sur laquelle Me. Dor comme rapporteur a insisté, c'est qu'il est toujours possible de donner caution et on peut ainsi limiter les dommages-intérêts, quelle que soit l'intention originaire, aux frais de la caution donnée. Après avoir examiné la question à l'Association française, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il n'est pas toujours possible à un propriétaire de navire de donner caution. Tout le monde n'a pas un grand crédit et, à l'origine d'une affaire d'armement, les conséquences peuvent être désastreuses.

Pour terminer, si vous adoptez la distinction entre la saisie de bonne foi et la saisie de mauvaise foi, que faites-vous des tiers? Voilà un navire saisi injustement mais le saisissant avait de bonnes intentions. Il payera donc les frais de caution; mais les tiers intéressés sur le navire, par exemple les chargeurs qui ont à bord une cargaison, avariée ou détruite par suite de la détention plus ou moins longue, se plaindront; ils exerceront une action contre le saisissant. Or, d'après votre conception, ils n'auront aucun recours; car l'auteur du dommage dira: "mes intentions étaient excellentes; elles ont été proclamées telles après de longs mois par un arrêt de justice; je n'ai donc rien à payer".

En conclusion nous dirons que, pour le cas de recours d'un tiers, il faut prévoir des dommages-intérêts. Il est impossible que le saisissant ne supporte pas jusqu'au bout les conséquences de l'acte [132] quasi-délictueux qu'il a commis. Je pense que sur ce point l'Association française sera irréductible. (*Applaudissements*).

Mr. Edvin Alten (Norvège). -

[313]

Plus importante encore est la question de la responsabilité du saisissant. Une responsabilité absolue est à mon sens la meilleure [314] garantie contre des saisies abusives. Il est cependant évident que l'on ne voudrait pas admettre cette condition en Angleterre et dans les autres pays où elle n'existe pas. Je crois que la seule voie, pour arriver à un accord, est celle adoptée par la convention sur la saisie des aéronefs. On pourrait maintenir la première phrase de l'article 5 concernant les frais de caution et remplacer la dernière phrase par une disposition qui laisse à la loi du lieu où la saisie est pratiquée, le soin de déterminer si le saisissant sera tenu responsable d'un autre préjudice résultant de la saisie injustifiée.

Avant de terminer je me permets de faire observer au sujet des dommages-intérêts, que la rédaction actuelle de l'article 5 ainsi que celle proposée par l'Association française, sont inexactes, en tant qu'elles supposent que tous les intéressés sur navire et sur cargaison aient un recours direct contre le saisissant. La saisie du navire est un acte public dirigé contre le propriétaire. C'est le défendeur qui a le droit d'être

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

indemnisé par le saisissant. Les affréteurs, les propriétaires de cargaison et autres intéressés s'en tiennent à lui en vertu de leurs contrats et les indemnités que le propriétaire du navire a dû leur payer viennent en compte quand on calcule les dommages-intérêts qu'il vient réclamer du saisissant. Lorsque l'article 5 parle des intéressés sur cargaison, c'est peut-être une réminiscence d'un projet antérieur qui traitait aussi le cas où la saisie portait à la fois sur le navire et sur la cargaison. Je m'en réfère au projet présenté à Oslo, pages 158 et 189. (*Applaudissements*).

Mr. Placido Civiletti (Italie)

[315]

Au sujet du dédommagement pour toute saisie injustifiée ou pratiquée à tort, les législations continentales se rapportent généralement à un principe de droit commun, qu'il ne paraît pas opportun d'abandonner par une disposition comme celle de l'article 5 du projet et qui (c'est sur ce point que j'attire l'attention de la Conférence) a été confirmé, en droit aérien, par la récente convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie des aéronefs, signée à Rome en 1933 par 21 Etats, y compris la Grande Bretagne, et dont l'article 6 consacre expressément la règle du dédommagement pour toute saisie opérée sans juste cause. Au sujet de la négation du droit de saisie conservatoire des navires prêts à partir, l'exemple de plusieurs législations, entre autres celles de l'Italie, et la convention susdite sur la saisie conservatoire des aéronefs nous montrent encore la voie. En effet il n'y a aucune raison d'abandonner la solution de l'article 3, litt. c) de ladite convention, qui édicte que la saisie d'un aéronef prêt à partir n'est admise qu'en faveur des titulaires des créances nées à l'occasion ou au cours du voyage. Sur la base de ces deux très appréciables exemples, la délégation italienne propose de reprendre l'ancien projet présenté à la Conférence d'Oslo en le perfectionnant avec toutes les dispositions qui paraissent utiles en la matière et en tenant compte particulièrement de la procédure de mainlevée avec le droit de libération immédiate qui devront être réglés de façon aussi rapide que l'exigent les grands intérêts engagés.

En conclusion, je crois pouvoir dire que notre conférence devrait suivre l'exemple de ce que l'on a fait en droit aérien, surtout au point de vue capital du droit à dédommagement en cas de saisie sans juste cause.

[315]

M. Helczynski (Pologne). - L'Association polonaise adhère aux observations de M. Marais que je ne puis m'empêcher de préciser plus en détail, c'est-à-dire que nous sommes opposés à cette limitation de la responsabilité du saisissant en cas de saisie injustifiée. Je n'ai pas participé à la Conférence d'Oslo, mais il me semble que la raison pour laquelle la portée de la convention a été limitée aux créances énumérées à l'article 1, c'est la difficulté d'obtenir l'unanimité sur le principe exposé dans l'article 5. On s'était dit qu'il était plus facile d'obtenir la conciliation entre les différents points de vue si on se bornait à régler la saisie dans les cas de l'article 1, mais une fois que le principe de l'article 5, en discussion en ce moment, est rejeté par un grand nombre de délégations, (et je crois qu'il tombera parce qu'il me semble que cette assemblée est unanime sur ce point) on devrait examiner si on ne pourrait étendre la portée de cette [316] convention, si pas à toutes les créances - car ce serait bien difficile - mais au moins aux créances privilégiées qui sont énumérées dans la Convention de Bruxelles relative aux privilèges maritimes. On arriverait ainsi à faire œuvre logique et à régler

un ensemble de questions au lieu de les prendre en détail, point par point. Il m'est difficile de faire ici une proposition tout à fait positive sur ce point mais je pense que l'on pourrait examiner cette suggestion.

[319]

M. Fréd Sohr. - Au nom de l'Association belge, je dois dire que nous sommes vivement frappés par les arguments que M. Brandt apporte à l'appui de son point de vue. Nous croyons qu'ils sont très probants. Les cautionnements sont fournis par les assureurs. Etant donné qu'il y a dans la plupart des cas une situation douteuse, pourquoi dès lors vouloir qu'une saisie injustifiée coûte très cher au saisissant en disant que les dommages-intérêts doivent comprendre autre chose que les frais de cautionnement? Je suis certain que les assureurs seront frappés par l'argument. J'ajoute qu'il y a d'autant plus de raison de traiter spécialement le régime de l'abordage, que nous avons un moyen technique simple de le rattacher à la convention sur la compétence civile. Vous avez parlé d'une distinction entre la bonne et la mauvaise foi. Personne n'a dit la chose fondamentale: c'est que la saisie injustifiée est un quasi-délit et que cela n'a rien à voir avec la bonne ou la mauvaise foi. Toute faute, même légère, suffit.

M. A. Rygh (Norway). - Mr. President and Gentlemen. Yesterday I was charged with having said that if I could not get a perfect convention I would like no convention at all. That was not what I said. I said if I could not get a good convention I would prefer none. That is the difference, between good and perfect. I agree that if, as suggested by Mr. Brandt, the words "ou d'un autre navire appartenant au même propriétaire" are struck out of Article 1, that will be a convenience; nevertheless I hesitate in giving my agreement to it because of Article 5. I am afraid of the consequence, which is, when this convention is passed, then to go further and draft another convention extending the same principles to the other parts of the question of arrest. I am afraid of giving my agreement to the English principle regarding compensation for unjust arrest. We have a saying: if you give a bad man a finger, he will catch the whole hand, and I consider the English system regarding compensation as a very bad man to whom I cannot offer my little finger. It has been said that this way is the only way to go, if we wish to effect a compromise between the continental principle and the English system, but I would like to suggest another way, namely, to take the English system regarding the limitation of the claims for which arrest can be made and the continental system with regard to the compensation to be paid for unjustified arrest. That would be in the interests of traffic, because it is in the interests of traffic that the arrests of ships shall be as few as possible and in all the combined interests that ships shall sail.

[320]

M. J. T. Asser (Amsterdam). - La délégation néerlandaise reprend les arguments exposés par les délégués italiens, polonais et M. Alten au sujet du contenu de l'article 5. Sans vouloir répéter ces arguments, je voudrais y ajouter quelques brèves observations.

En premier lieu je voudrais faire observer qu'en droit néerlandais, la saisie injustifiée est considérée comme un quasi-délit tombant sous l'application de l'article 1401 du code néerlandais qui correspond à l'article 1382 du code civil français. En second lieu, il nous semble qu'il ne faut pas dire que pratiquement la question de dommages-intérêts en cas de saisie injustifiée ne se pose pas parce qu'à la suite de

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

certaines restrictions monétaires dans différents pays du monde il arrive souvent que non seulement l'armateur mais même son assureur se trouve dans l'impossibilité de donner une caution à l'étranger. Alors le navire saisi appartenant à un ressortissant d'un de ces pays reste sous les liens de la saisie sans que caution puisse être donnée. Finalement, nous autres, hollandais, avons presque la certitude que même dans le nouveau système proposé par M. Brandt, l'article 5 actuel ne soit inadmissible pour les Pays-Bas. Dans ces conditions, l'Association néerlandaise nous a donné pour instructions de nous opposer de façon formelle à l'article 5.

Je me permets de revenir en quelques mots sur la suggestion faite par la délégation néerlandaise à la Conférence d'Oslo, qui comportait la suppression pure et simple de l'article 5 mais l'insertion d'une nouvelle disposition d'après laquelle il est réservé à la législation nationale de déterminer les conséquences de la saisie injustifiée. Il est vrai que ce ne serait pas là une règle très uniforme, mais un texte pareil ne ferait que consacrer une règle universellement admise, c'est-à-dire l'application de la "lex delicti commissi".

[322]

M. Léopold Dor (Rapporteur). - M. Marais a adressé au projet, que j'ai eu l'honneur de présenter au nom de la Commission internationale, des critiques véhémentes. Les deux principales portent sur le fait que nous avons limité la convention aux cas d'abordage et d'assistance et sur l'article 5. Il me semble que ce projet ne méritait pas une condamnation aussi sévère puisque nous venons d'entendre de la bouche de Maître de Grandmaison qu'en somme la délégation française accepterait la suggestion de M. Brandt qui n'est autre chose que ce projet en le réduisant encore plus et en coupant l'assistance. N'oublions pas que ce projet, comme je l'ai dit dans mon rapport verbal, traduisait d'ailleurs la proposition faite par la Commission internationale et par M. Brandt, car j'avais, pour ma part, simplement placé la commission devant l'impossibilité dans laquelle nous nous trouvions de concilier le système anglais et le système français. Il était donc peut-être inutile de démontrer avec un grand luxe d'arguments juridiques que le système anglais incorporé dans l'article 5 ne vaut rien. Personnellement je n'ai pour lui aucune tendresse particulière mais cela semblait inutile puisqu'on vient, vingt minutes après, accepter en somme ce même système avec la seule différence que l'on fera sauter l'assistance du projet.

Maintenant, qu'il me soit permis de dire deux mots sur la rédaction au sujet de laquelle mon confrère et ami Me. Marais a fait de l'esprit à mes dépens. Si nous avons mis "un navire prêt à faire voile" c'est parce que ce sont les termes mêmes dont se sert le Code de Commerce. Nous avons tenu à marquer que nous pouvons nous servir des termes du Code de Commerce. De même si on a mis dans le projet la lapalissade au sujet de la non-reconnaissance de la responsabilité, c'est parce que cela avait été demandé expressément à Oslo [323] par certaines délégations. Je crois que si les autres délégations peuvent accepter la proposition faite par Me. de Grandmaison, c'est-à-dire conformément à ce qui a été proposé par M. Brandt de s'en tenir à notre projet en l'allégeant des mots "tout autre navire appartenant au même armateur" sur lequel tout le monde était d'accord avant la discussion et en l'allégeant de ce qui a trait à l'assistance, ce sera une solution transactionnelle. Si on préfère la solution proposée par M.M. Alten, Civiletti et Bagge, et que l'on laisse à la loi nationale le soin de déterminer les dommages-intérêts, je n'y vois pas d'inconvénient, à cette seule différence près que ce serait un aveu d'impuissance. Or, nous voulons une convention pour unifier le droit et sur ce seul point important nous dirions: c'est impossible. Voici

donc l'article 5 ainsi réduit: "Au cas de saisie injustifiée le saisissant sera condamné à rembourser les frais de caution fournie pour obtenir la mainlevée de la saisie. La question de savoir si le saisissant sera tenu de réparer les autres préjudices résultant d'une saisie injustifiée est déterminée par la loi du lieu où la saisie a été effectuée".

Session of 20 May 1937 P.M.

[327]

Art. 5. - Au cas de saisie injustifiée, le saisissant sera condamné à rembourser les frais de la caution fournie pour obtenir la mainlevée de la saisie. Si la saisie a été pratiquée de mauvaise foi, le saisissant pourra, en outre, être condamné à réparer le préjudice causé par la saisie à tous les intéressés sur le navire et sur la cargaison.

Art. 5. - In the event of an unlawful arrest, the arresting party shall be ordered to refund the cost of the guarantee furnished for obtaining the release. If the arrest had been effected *mala fide*, the arresting party can, in addition, be ordered to make good the damage caused by the arrest to all parties interested on ship and cargo.

M. le Président. - Ce paragraphe ne donne pas lieu à difficultés, mais ici vient la proposition de M. Alten et de M. Bagge: "La question de savoir si le saisissant est tenu de réparer les autres préjudices résultant d'une saisie injustifiée se détermine par la loi du lieu où la saisie a été effectuée". Cela n'est pas tout à fait ce que désiraient M. Brandt et d'autres délégués qui ont soutenu sa manière de voir; mais cela vaut mieux que le texte qui demande l'application du droit commun. Je fais appel à ces délégations pour accepter cette solution.

M. Prodromides. - Avec la rédaction que nous acceptons, le projet de convention pose le principe qu'il n'y a pas lieu à dommages-intérêts si ce n'est pour les frais de caution. Mais le principe de la convention elle-même est qu'il n'y a pas lieu à dommages-intérêts. Il faut donc revoir le paragraphe 2 de l'article 2 où nous avons l'air de poser le principe des dommages-intérêts.

M. le Président. - Cela est une autre question. Occupons-nous d'abord de l'article 5. M. Bagge est-il d'accord?

M. Algot Bagge. - Oui.

M. le Président. - Cet article est donc adopté. J'en reviens à [328] l'observation qui vient d'être faite: y a-t-il contradiction entre ce texte et celui de l'article 2?

M. Léopold Dor. - Je comptais faire la même proposition que M. Prodromides car du moment qu'on ne pose pas le principe des dommages-intérêts il faut supprimer purement et simplement le deuxième paragraphe de l'article 2.

M. le Président. - Je crois qu'il faut laisser le paragraphe 2 de l'article 2 tel qu'il est voté. En effet, de quoi s'agit-il dans l'article 2? De la caution donnée par le saisissant, au moment où il obtient l'autorisation de saisir, pour répondre du préjudice causé aux intéressés en cas de saisie injustifiée; mais cela comprend déjà les frais de la garantie fournie. Y en a-t-il d'autres? Le juge déterminera. Comme vous dites à l'article 5 que seul le remboursement des frais de caution est imposé, les autres dommages seront appréciés par le juge compétent d'après la loi nationale. La caution englobera le tout.

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

Final Draft submitted to the Conference

[342]

Article 5

Au cas de saisie injustifiée, le saisissant sera condamné à rembourser les frais de la caution fournie pour obtenir la mainlevée de la saisie. La question de savoir si le saisissant est tenu de réparer les autres préjudices résultant d'une saisie se détermine par la loi du lieu où la saisie a été effectué.

In the event of an unlawful arrest, the arrestor shall be ordered to refund the cost of the guarantee furnished for obtaining the release of the arrest. The question whether the arrestor has to make good other damage resulting from unlawful arrest, shall be determined by the law of the place of arrest.

M. Edvin Alten. - Je me permets de vous demander si cet article ne doit pas viser le cas où le propriétaire a évité la saisie en donnant une caution. On devrait dire: "les frais de la caution fournie pour éviter ou obtenir la mainlevée de la saisie".

M. Lesueur. - Cela ne vaut pas comme rédaction, c'est évident.

M. le Président. - Il peut y avoir eu une menace de saisie.

M. Edvin Alten. - On pourrait aussi l'indiquer dans une phrase séparée. "Il en est de même si la saisie a été évitée". (*Adopté*).

Article 6

La procédure relative à la saisie conservatoire du navire, ainsi qu'aux incidents aux-[343]quels elle peut donner lieu, est régie par la loi du lieu de la saisie. *Adopté*.

The forms of procedure relating to the provisional arrest of the ship as well as the incidental proceedings which it may entail, are governed by the law of the place of arrest. *Carried*.

CMI 1949 Amsterdam Conference

[550]

The Chairman. - Now I call on Mr. Rygh.

Mr. Arne Rygh (Norway). - Mr. President, Ladies and Gentlemen, I have come to this Conference at the request of the Norwegian Shipowners Association, and I am speaking as a member of the Standing Legal Committee of that Association.

The Draft Convention prepared in Paris in 1937 has not met with much enthusiasm. I am glad of that. I did not oppose it myself at that time because I thought it harmless; I regretted it afterwards, especially when I heard what Belgium had to say, namely to suggest that the Conference should ask the Bureau Permanent to appoint a Sub-Committee with the task of extending the principles laid down in that Convention to other topics.

What I do not like in the Paris Draft Convention is the responsibility of the arrestor. I think that the English system restricting the right to arrest a ship for claims

pertinent to the ship in question is sound in itself. I should not even wish any concessions from the British side with regard to that.

The concessions I should wish from the English side are of quite another nature, on the point where I think that English law is not as good as the continental one: that is with regard to the responsibility of an arrestor who makes an unjustified arrest. Some of the previous speakers have used a wrong word with regard to the arrestor. They have called him the creditor. At the stage where he makes the arrest it is not yet proved that he is the creditor, and very often the final judgment proves that he had nothing to claim at all; he loses his case. In that event, the arrestor has trespassed upon the property of another man and ought to bear all the financial consequences of it; the compensation due by him ought not to be restricted to the commission paid for bail when the ship is replaced by a guarantee. It must be kept in mind that arrest of a ship is, in itself, an evil thing; it immobilizes the ship and that injures not only the interests of the shipowner but it may injure the sender or the receiver of the cargo and perhaps more seriously, the cargo owner whose calculations are upset by the delay.

It may be true that in most cases, arrest is met with by a guarantee, so that the ship is released pretty soon; but even so, there will always be a delay, and in these times where one has to ask for permission from [551] a national bank or other authority to obtain foreign currency for being allowed to meet liabilities in foreign countries, that may mean the delay of the ship and may cost much money. But it has never been true that in all cases the underwriter will furnish the guarantee for the shipowner. There have always been cases where ships have been arrested for claims falling outside the scope of the underwriters and the number of such cases is increasing. Hitherto, they have possibly chiefly occurred in the fruit trade, but I have also met with them in the oil trade.

Draft submitted by the CMI International Sub-Committee to the CMI 1951 Naples Conference

Article 6.

“Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de libérer ou d'en empêcher la saisie, ou toutes celles relatives à l'obligation, pour le demandeur, de fournir une garantie à l'effet d'assurer le paiement des dommages et frais y afférents, seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée”.

Article 7.

“Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée”.

Report of the CMI International Sub-Committee to the 1951 Naples Conference

[3]

Un second problème d'importance sensiblement égale résulte des différences entre la loi anglo-saxonne et la loi continentale, relativement aux dommages-intérêts dus à raison d'une saisie injustifiée. En droit anglais, la réparation du dommage dûment

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

prouvé, résultant de l'immobilisation d'un navire à la suite d'une saisie ne peut être réclamée que lorsque le saisissant a agi de mauvaise foi ou a commis une faute lourde équipollente au dol; en dehors de ce cas, le propriétaire du navire saisi n'a droit qu'au remboursement des frais afférents à la garantie. Sous l'empire des législations continentales, par contre, le saisissant est responsable de tous les dommages résultant de la saisie d'un navire chaque fois que la preuve du caractère injustifié de la saisie est rapportée. Il convient de rappeler que la Conférence de Paris de 1937 a résolu la difficulté par une référence à la loi du pays où la saisie est pratiquée. C'est parce que, même à l'heure actuelle, la Commission Internationale craint que les points de vue opposés demeurent inconciliables, qu'elle a repris dans l'art. 6 du nouveau projet, le système du projet de Paris, instituant une règle de conflit de lois à la place d'une règle uniforme.

*Comments on the Draft by National Associations***France**

[30]

Articles 6 et 7

Ces articles disposent que les contestations relatives à la responsabilité du demandeur pour la saisie du navire, pour les frais de caution et de garantie pour libérer le navire, ainsi que celles relatives à la fourniture d'une caution par le demandeur seront réglées par la loi de l'Etat contractant dans le ressort duquel la saisie est demandée et pratiquée.

En principe, on n'aperçoit pas qu'il puisse y avoir de discussion sur cette référence à la loi du lieu de la saisie.

La discussion porte principalement sur l'obligation que certains veulent faire au Juge, de subordonner l'autorisation de saisir à la fourniture d'une caution.

[31]

Cependant, et malgré les raisons fournies à l'appui de cette demande, il ne semble pas qu'il y ait lieu de faire pareille obligation au juge.

Il pourra exiger cette caution chaque fois qu'il le croira opportun. Mais il peut se rencontrer des cas où cette exigence serait injustifiée, soit que le demandeur soit hors d'état de fournir cette caution, soit qu'il apparaisse déjà de façon très sûre au Juge que le principe de la créance est indiscuté ou indiscutable.

L'Association française est donc d'avis que, sur ce point, il est préférable de laisser au Juge liberté entière.

Italy

[73]

5) - Une autre question qui mérite bien d'être mise en relief est celle de la responsabilité pour saisie injustifiée; on y a déjà fait allusion au début. De même, on a déjà brièvement remarqué que sur ce point la loi italienne se rapproche de la loi anglaise, car la responsabilité du saisissant ne naît pas, *ipso facto* de l'annulation de la saisie que le juge peut rendre, mais seulement lorsque celui-ci reconnaît et déclare que le saisissant a agi "sans la normale prudence", c'est-à-dire avec faute grave.

D'autre part, comme d'autres législations n'exigent pas la preuve de la faute, le projet de convention a cru surmonter l'obstacle en renvoyant la question aux lois de l'Etat où on exécute la saisie. L'expédient est habile, mais ne satisfait pas.

Celui qui exécute une saisie doit pouvoir rechercher en lui-même, c'est-à-dire dans sa propre conduite, la certitude que s'il l'obtient, la saisie ne l'exposera pas à de si graves responsabilités.

Cette Association se rappelle parfaitement les graves discussions qui ont eu lieu à ce propos à la Conférence de Paris, et les critiques qui, à ce sujet, avaient été soulevées par la Délégation française.

Pourtant, cette Association n'entend nullement créer de nouvelles [74] difficultés en renouvelant la question. Elle se permet seulement de souligner que le principe contenu dans sa législation et dans la législation anglaise, d'après lequel l'annulation de la saisie n'entraîne pas par elle-même une responsabilité pour dommages-intérêts, n'est que l'application du principe général de droit civil d'après lequel il n'y a pas de responsabilité sans faute. Par conséquent le saisissant ne devrait courir le risque de payer des dommages-intérêts que dans le cas où il aurait agi sans la prudence normale.

United Kingdom

[52]

“Tout doute quant au point de savoir si dans un cas le demandeur est passible de dommages-intérêts à raison de la saisie conservatoire du navire ou des frais de caution ou autre garantie fournie pour la mainlevée ou pour prévenir la saisie, ou s'il devra lui-même fournir caution pour sûreté du paiement de ces dommages-intérêts ou frais, seront [53] tranchés par la loi de l'Etat contractant dans la juridiction duquel la saisie est pratiquée ou sollicitée”.

Cet article qui laisse à la “lex fori” toute question de frais ou dommages-intérêts en cas de saisie injustifiée, est un compromis des vues divergentes anglaises et continentales à ce sujet, conflit d'opinion par suite duquel le projet d'unifier la loi sur la saisie conservatoire des navires échoua avant la récente guerre. Sur le continent on estime que si un demandeur saisit un navire à raison d'une créance et que les débats démontrent qu'il a eu tort (par exemple s'il saisit un navire qui a été en collision avec le sien et que le Tribunal décide dans la suite que son navire est seul en faute) il doit être condamné à payer des dommages-intérêts au propriétaire de l'autre navire pour la détention du navire qu'il a saisi. En Angleterre, on a toujours considéré qu'il ne faut pas allouer de dommages-intérêts, à moins que le demandeur n'ait agi de mauvaise foi en pratiquant saisie, c.à.d. sachant que sa demande n'était pas justifiée ou négligeant étourdissement d'examiner si elle était fondée ou non; dans des cas normaux, le propriétaire de l'autre navire évite la saisie en donnant caution ou une autre garantie sur la simple menace de saisie, soit lui-même ou plus communément ce sont ses assureurs; et s'il gagne son procès, il est largement compensé en récupérant les frais de caution comme une partie de ses frais généraux. En effet, l'Association britannique a examiné à cette fin les archives de la Cour d'Amirauté anglaise et constate qu'au cours des années 1948, 1949 et 1950, il a été notifié 866 exploits pour des actions “in rem”, ce qui signifie qu'il a été introduit un nombre de procès qui pouvaient entraîner la saisie du navire en cause. En fait 86 de ces navires seulement, soit environ 10%, ont été saisis effectivement, dont 15 ont été finalement vendus en vertu d'une décision de la Cour, ce qui signifie que dans chacun de ces cas, le propriétaire du navire était insolvable. Néanmoins l'Association britannique apprécie la valeur du point de vue continental et est reconnaissante pour la transaction que les autres associations ont acceptée et qu'elle appuie fortement.

*Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure**CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 25 September 1951*

Le Président. -

[278]

Nous passons à l'article 6 qui est ainsi conçu:

"Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de libérer ou d'en empêcher la saisie, ou toutes celles relatives à l'obligation, pour le demandeur, de fournir une garantie à l'effet d'assurer le paiement des dommages et frais y afférents, seront réglées par la loi de l'Etat contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée".

Nous sommes saisis de deux propositions au sujet de cet article, une de la délégation danoise et une autre émanant de la Norvège, de la Suède et de la Finlande. La parole est à M. Boeg.

Mr. N. V. Boeg (Copenhagen). - Mr. President and gentlemen, I very much regret, that I did not know, that all the proposals would be contained in one document, as else I would have sent our amendment to Antwerp. However, I think you have all got the text. I should very much like to refer you to the text. There is an English text and a French text. I suppose that they are equally badly drafted, but we can only hope that, if you adopt the principle, the question of form will be dealt with.

The Danish proposal is that article 6 should commence: "Before the arrest of a ship is authorized the claimant is bound to furnish sufficient guarantee to cover the damages and all costs, for which the claimant may be liable, if it proves that his claim is unjustified. The nature and the amount of such security shall be determined by the authority who permits the arrest to be made".

[280]

Mr. Kaj Pineus (Gotheborg). - Mr. President and gentlemen, I propose this amendment on behalf of Finland, Norway and Sweden. It was handed in yesterday. It contains four sentences, and I should like to read them to you just to make sure that we all know what we are talking about. The first is: "Should an arrest be found unjustified the claimant shall be liable to pay all costs and damages of whatsoever kind which have arisen on account of the arrest". The second is: "Before the arrest of a ship is authorized the claimant shall ordinarily be bound to furnish a guarantee sufficient to cover the damages and all costs for which the claimant may be liable if it appears that his claim is unjustified". The third is: "In exceptional cases the Court or other appropriate authority may permit arrest without such security provided that the claim is considered likely to succeed and if the condition of security will cause undue hardship". The fourth is: "The nature and the amount of such security shall be determined by the court or authority who permits the arrest to be made".

I am perfectly clear that this is a far-reaching and serious amendment. When working out the draft of this article which I have just read to you we found that it was the subject of two sorts of criticism. It has first been stressed to us that it is utopian to ask for guarantees to be introduced into the convention, and that we are asking too much. On the other hand, it has been pointed out to us that we are not asking enough.

If I may take the first objection, that we are utopian, I am well aware that it is asking

much to have introduced into a convention an article on guarantees, as in many countries it would necessitate amendments being made to the municipal laws; but the conventions of the International Maritime Committee have had this effect before, and I would remind you that Finland, Norway and Sweden, who are making this proposition, have all ratified all the Brussels Conventions and altered their national laws accordingly.

The other objection made to our draft is, as I said, that it is not asking enough. You will observe the section which I read to you saying: "In exceptional cases the court or other appropriate authority may permit arrest without such security, provided that the claim is considered likely to succeed and if the provision of security would cause undue hardship". Now it has been said to us that this exception to the hard and fast rule laid down in the proposals should not [281] be weakened by this exception. It is all very well, it has been said, that in our three countries we have this exception, although it weakens the position of the shipowner and protects the poor claimant whose only asset is a good case. But, the criticism goes on to say, this exception could in one of those unspecified and unnamed countries usually referred to on such occasions, be used so as totally to undermine the other requirements of the proposed new article. No doubt there is much strength in this objection, but we do not feel justified in asking this convention to be one-sided, and only look to the shipowner and to totally disregard the claimant.

Gentlemen, the draft submitted to you by the rapporteurs skilfully avoids the difficulty of guarantees by referring to *lex fori*; but I submit to you that this is not satisfactory. The difficulty is there, and we had better face it now. At the meeting of the drafting committee at Antwerp in April of this year, we were met by difficulties of a similar nature in respect of what is now the first part of article 8. Our President, Mr. Lilar, then made a powerful appeal to the high traditions of the International Maritime Committee, saying that we had better face the difficulties and try to find a solution than just to go round them. I have not his eloquence at my disposal to help to convince you, but I do say that we should come to grips with the question of guarantees and have them put into the convention itself.

Let us take stock of what the draft has so far achieved. We have in the first paragraph enumerated the claims for which a ship may be arrested. You are all, gentlemen, practical men, and you will admit that the list is rather complete as to claims for which a ship may be arrested in these days. The narrowing down is there, and not all claimants are given the right to arrest, but the difference is not enormous. We have in the third paragraph introduced the right to arrest sister-ships, which is an extension of the law of arrest compared to the present law in Great Britain - Scotland always excepted. From the point of view of the shipowner the narrowing down is not amounting to much, and the extension to sister-ships is an extension in some countries, anyhow.

Having made the draft in this way (and you will all observe that anyhow Sweden and Finland have dropped their objections so far) it seems to us only fair and reasonable that the draft should contain a provision as to a guarantee for unjustified arrest and further provisions [282] for full recovery for all damages. We have it in the three Scandinavian countries for which I am speaking (and I would say that they have it in Denmark, too) and we are not aware of any unhappy results of this system.

Now, gentlemen, you may say that this is all very well, but it cannot be done. Should this prove to be the attitude of this conference - and I sincerely hope it is not - I have to inform you that I do not believe that even the eloquence of Maître de Grandmaison could persuade the interested parties at home in Finland, Norway and

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

Sweden to accept the proposed convention; and, having all heard Maître de Grandmaison, you will all agree that this is saying something. Nobody could be more anxious than myself for the continued success of the International Maritime Committee, but I should have to think that the International Maritime Committee would lay itself open to the sort of criticism saying that we make a convention of such a limited scope that it is a convention merely to have a convention. If so, gentlemen, we had better drop the whole thing altogether; and I am sure that none of us wants all our efforts to have been made in vain.

Mr. Edvin Alten (Oslo). - Mr. President and gentlemen, having regard to the very clear exposition of Mr. Pineus, I only desire to make some observations. I want to stress that the questions which are mentioned but not solved in article 6 are the most important of the whole convention. As compared with them the provisions of articles 1 and 3 are of subordinate importance. The best means of restricting the right of arrest and avoiding abuse of the right is to make the claimant responsible for costs and for damage caused by unlawful arrest, and to make it a condition of the arrest that he shall furnish a guarantee for his responsibility according to the local law. It is therefore, in my opinion, regrettable that these questions are, so to speak, being thrown out of the door. It is said on page 3 of the report of the International Commission that the rule of article 6 is already laid down in the Paris draft of 1937; but that is not so. The Paris draft, article 3, provided for security to be given, and in article 5 it was said that the claimant should always be responsible for costs caused by unlawful arrest. Only the question whether other damage should be made good was referred to the national courts. I believe that the [283] solution of this question is the very thing on which the fate of the draft depends - whether it will be a failure or a success.

Mr. Oscar R. Houston (New York). - Mr. President and gentlemen, these amendments touch a subject matter on which I believe there is an absolutely irreconcilable difference of opinion as between the different maritime countries of the world. I think any attempt to resolve this irreconcilable difficulty will be fatal to any hope of a general adoption of the convention. I think we must recognize human nature and appreciate that no matter how much we may want to unify and harmonize law we can only do it up to the point where we run into stubbornness, if you will, but at any rate views that are so far apart that they cannot be harmonized. We can, in a convention of this kind, accommodate, as far as the different peoples are willing to agree. If we attempt to go beyond that point, I think we defeat the purpose of unification. The position that I have described was accepted by the International Commission; they recognized that this was a subject that could not be agreed upon, and they, therefore, left [284] the law as it stood; and I trust that this convention will adopt the language of the commission as put forward.

M. le Président. - La parole est à M^e de Grandmaison.

M. J. de Grandmaison (Paris). - Messieurs, l'article 6 pose deux questions. La première est celle de savoir suivant quelle loi sera régie l'obligation de payer des dommages et intérêts à la suite d'une saisie injustifiée.

La seconde est celle de savoir si le juge, à qui l'on demande l'autorisation de saisir, aura l'obligation d'imposer au demandeur la fourniture d'une garantie dont il déterminera le montant.

Sur le premier point, je viens, au nom de la délégation française, épauler la

proposition de notre ami M. Houston. Nous partageons son point de vue et nous vous demandons d'adopter le texte de la Commission Internationale.

Cette question a été débattue depuis de longues années et on a constaté l'impossibilité de convaincre les uns et les autres à adopter une règle uniforme pour régler cette question de responsabilité de celui qui a saisi un navire d'une façon injustifiée. D'où l'on est arrivé à cette solution, qui est non seulement une solution de compromis, mais aussi une solution parfaitement juridique: c'est de laisser au juge [285] du lieu de la saisie, du "forum arresti", le droit de régler cette question de responsabilité du saisissant en cas de saisie injustifiée.

Pourquoi cette solution nous paraît-elle juridique, à nous, français? Parce que la saisie d'un navire, quand elle est injustifiée, constitue ce qu'on appelle un quasi-délit et que le juge du lieu où le délit a été commis est compétent pour en apprécier les conséquences. Et c'est la raison, parce que c'est un compromis nécessaire et que c'est une règle juridique, pour laquelle nous pensons qu'il faut adopter la solution de votre Commission Internationale, c'est-à-dire déclarer que lorsqu'une saisie sera injustifiée, c'est le juge du lieu de la saisie qui appréciera quelles sont les conséquences dommageables de cette saisie injustifiée et qui prononcera les condamnations nécessaires.

Sur le second point, il s'agit de faire une obligation au juge d'imposer au demandeur la fourniture d'une caution avant d'autoriser la saisie.

Nous n'en sommes pas d'accord et nous aussi nous pensons que si une disposition de ce genre était insérée dans la convention internationale, non seulement en France, mais dans un grand nombre de pays démocratiques, celle-ci constituerait une pierre d'achoppement qui empêcherait la ratification de la convention. Pourquoi? Parce que le système présenté par le texte de la Commission Internationale est extrêmement souple. Le juge auquel on s'adresse pour demander une saisie a le droit d'imposer au saisissant l'obligation de fournir une caution. Il peut le faire; c'est une faculté. Il le fait avec son expérience et sa sagesse. Il tient compte, comme le disait M. Lilar, du caractère plus ou moins déterminé, plus ou moins vraisemblable de la créance qui est alléguée et il peut, par conséquent, mettre à charge du saisissant la fourniture d'une caution importante, mais il n'est pas obligé de le faire. Et c'est raison et justice, car il faut tenir compte de la personnalité du saisissant demandeur. Imaginez, par exemple, un cas d'abordage. Imaginez des victimes ou des familles de victimes, de matelots noyés, qui veulent saisir conservatoirement le navire abordeur, qui est un navire étranger et que l'on ne verra peut-être plus s'il quitte le port. Comment allez-vous obliger le juge à imposer à ces familles de marins l'obligation de fournir une caution de banque pour répondre des frais et dommages éventuels de saisie si cette saisie est ultérieurement déclarée injustifiée? Comment, au lendemain même de l'abordage, est-il possible, pour ces familles de [286] marins, de savoir si ce sera un abordage fautif ou un abordage douteux, en d'autres termes, peuvent-elles savoir à l'avance si elles gagneront leur procès ou non? Nul n'en sait rien. Comment, dans un pays démocratique, obliger une famille de marins à fournir une garantie de banque pour répondre des faits et des dommages-intérêts éventuels d'une saisie injustifiée? Cela nous apparaît comme invraisemblable. Mais le texte de la Commission Internationale réserve au juge la possibilité, chaque fois qu'il l'estimera raisonnable, d'imposer cette fourniture d'une garantie et nous pensons qu'il n'y a pas d'autre solution que de faire confiance au juge et de lui laisser une absolue discrétion sur cette matière.

Voilà ce que j'avais à dire sur les deux questions que pose l'article 6. (*Vifs applaudissements*).

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

(Translation)

I shall now try to translate very briefly what I have said in French. With regard to article 6 there are two questions at stake. The first one is this question which has already been discussed in Oslo and in Antwerp this winter, namely, the question of deciding how to deal with the cost of the arrest and the damage caused by the arrest if the arrest is unjustified. We know that there are so wide differences between all domestic laws on that question that we must find some sort of compromise on it. On that compromise the International Commission states as follows: The jurisdiction in which the ship has been arrested will be competent to decide on the question of the cost of arrest and the damages following unjustified arrest. That is the *forum arresti*. We think that this solution is very juridical one, because at least in French law the unjustified arrest of a ship is what we call a quasi-délit. It is not a tort, as my British friends will explain; but our rule is that when you have done something unjustified it is a judge of the place where that unjustified act has been done who is competent to decide on the cost and damages issue. Therefore, it seems to me perfectly reasonable to adopt that first point. I am sorry to say that all this has been said and said again. I hoped it would not be discussed here, as it was discussed at length in Paris, Oslo and Antwerp.

That reminds me, with some melancholy, of the story told by Rudyard Kipling of the General in the Boer War who said: "If you hold an ox by the horn and kick it by the bottom it goes round in circles, and you get no further". Now we must decide on that question, and adopt a solution which is juridical and which, I suggest, is very reasonable.

On the second point, which is the point of the compulsory furnishing of bail imposed by the judge upon the claimant, I should like to say this. It is an obligation, say the Scandinavian countries, upon the judge. We do not agree. The actual position is this. The judge is at liberty. He has full liberty [287] to decide if he will impose such a bail upon the claimant. He takes into consideration all the facts put before him and decides if the claim is reasonable or feasible. He takes all those matters into consideration. But he must take into consideration, too, the personality of the claimant and his financial position and possibilities. I gave an example. Take a collision case. On the day following somebody in a foreign country might want to arrest a foreign ship which was ready to sail and which will never come back. Is the judge bound and tied to impose a guarantee to cover expenses and damages following an arrest if it is unjustified? It is impossible for anyone to know at the date of the arrest whether it will be justified or not. That cannot be a solution for such cases as where people have no money and no possibility of getting any, because they will not be able to arrest that ship. That seems to us undemocratic, and we think that our Parliament would not accept such a thing. We think that it is better to rely entirely upon the wisdom and experience of the judge, who will give, in certain exceptional cases, permission to arrest a ship without any bail, or who will, on the contrary, order the furnishing of bail or a bank guarantee if he thinks it advisable. That is why I suggest that we should heartily support the commission's text.

M. G. Berlingieri (Genoa). - Au nom de la délégation italienne, je déclare que nous nous rallions complètement à ce que vient de dire M^e de Grandmaison.

Je ne vois aucune raison pour laquelle le juge doit être obligé, dans n'importe quel cas, même dans le cas digne de pitié cité par M^e de Grandmaison, de subordonner la saisie à une caution que le créancier est peut-être dans l'impossibilité de fournir. C'est beaucoup trop restreindre la faculté du juge que de lui imposer d'exiger une caution, sauf dans des cas exceptionnels. D'autre part, il nous paraît impossible, comme le

Book II - The Travaux Préparatoires of the 1952 Arrest Convention

demande la clause de l'amendement de la délégation scandinave, d'imposer l'obligation de payer des dommages et intérêts dans n'importe quel cas de saisie-arrêt. Nous nous rallions donc à l'avis de M^e de Grandmaison.

(Translation)

We Italians heartily support what has been said by Maître de Grandmaison, and we really cannot see that a judge could be compelled to make the arrest of a vessel subject to the payment of a guarantee which in some cases the claimant could not supply. We find that in the Scandinavian text the mention of exceptional cases is too restricted as far as the freedom of the judge to act is concerned. Therefore, we cannot support the text of our Scandinavian colleagues, and we give all our support to the text submitted to us by the International Commission.

M. A. Lilar (Antwerp). - Les arguments conjugués présentés par M. M. Houston et de Grandmaison nous paraissent décisifs et, au [288] nom de la délégation belge, je puis me rallier entièrement à leur point de vue.

Je voudrais ajouter une observation à l'intention de nos amis norvégiens, suédois et finlandais qui, à l'intervention de M. Pineus, ont présenté leur amendement.

Il n'est pas exclu que leur point de vue ait un certain fondement. Lorsqu'on présente des thèses opposées, il est rare d'ailleurs, qu'une des thèses soit complètement dénuée de fondement. Mais nous sommes arrivés à un moment où il faut pouvoir se décider et entrer résolument dans la voie de l'unification entreprise. Que la thèse développée par M. Pineus ait quelque fondement, il n'en est pas moins vrai qu'il est actuellement acquis que ce point de vue ne peut pas rallier l'intégralité de l'opinion des pays intéressés. Par contre, la thèse admise par la Commission Internationale n'est pas une thèse idéale. Avec une argumentation juridique qui vient de vous être développée, elle remet aux législations des pays où la saisie est pratiquée le soin de régler la question des dommages et intérêts éventuels. Mais je crois que ce point de vue est le maximum de ce qui peut être réalisé pour rassembler l'accord des divers pays. C'est notre plus grand dénominateur commun et il n'est pas possible d'adopter une autre solution si nous voulons présenter un projet de convention susceptible d'entraîner l'accord de nos gouvernements.

Ce que nous devons demander aux pays scandinaves, ce n'est pas d'admettre la thèse développée à l'encontre de la leur, mais de reconnaître que si même leur thèse est fondée, la seule solution qui puisse aboutir à un accord commun en vue de l'unification et sur laquelle nous pouvons réaliser un effort dans l'esprit du discours de M. Houston, est celle préconisée par la Commission Internationale.

Je convie donc l'Assemblée à se rallier à la proposition de cette Commission. (*Applaudissements*).

(Translation)

It seems that after what Mr. Houston, Mr. de Grandmaison and Mr. Berlingieri have said, I have nothing to add in order to show how right they all are; but on behalf of the Belgian delegation I should like to make a remark to our Norwegian, Finnish and Swedish friends. We will not deny that their opinion has a sound basis, but the only thing we ask is that they consider our feelings in the same way. We must come to a decision and bear in mind that our principal aim is to achieve unification in maritime law. We should like our colleague Mr. Pineus to recognize that the committee went as far as [289] possible and has reached the point beyond which it is really impossible to achieve any agreement between all the countries concerned. It seems to me that our

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

commission went as far as possible and reached the maximum point after which no agreement will be achieved, and that the text of the commission is the utmost to which we can gain the approval of the countries and the ratification of the governments. Therefore, I must ask our Scandinavian friends to recognize that we are right in asserting what we do and that the text of the commission is the unique and sole basis on which the agreement of all countries can be achieved. Therefore, on behalf of the Belgian delegation, I give my full and hearty approval to the text submitted to us by the International Commission.

M. Loeff (Rotterdam). - La délégation hollandaise est d'accord avec M^e de Grandmaison et M. Lilar.

The Netherlands delegation fully agrees to what has been said by Mr. de Grandmaison and Mr. Lilar.

M. le Président. - Je demande à M. Pineus s'il maintient son amendement?

M. Kaj Pineus (Gotheborg). - Au nom des délégations norvégienne, finlandaise et suédoise, je déclare que nous maintenons notre amendement et que nous voterons contre l'article 6 proposé.

M. le Président. - Une autre délégation appuie-t-elle l'amendement de la délégation scandinave?

Puisque personne ne l'appuie, elle vient donc à tomber.

Il y a maintenant la proposition de la délégation danoise qui vise à ajouter à l'article 6 un alinéa dont il vous a été donné connaissance.

Cette proposition est-elle appuyée par d'autres délégations? Personne ne l'appuyant, elle n'est donc pas adoptée.

Je mets à présent aux voix le texte de l'article 6 tel qu'il est proposé par la Commission Internationale.

(Adopté - Carried).

M. le Président. - Nous passons à l'examen de l'article 7 qui est ainsi libellé:

"Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée".

La parole est à M. Alten.

Mr. Edvin Alten (Oslo). - Mr. President and gentlemen, I should like to say some words in order to make clear the meaning of Article 7.

[290]

You will see from the report of the French Association that M. de Grandmaison has interpreted the convention in the sense that it is sufficient for the claimant to allege that he has a maritime claim. That is however nowhere said in the convention, and it cannot be inferred from the quite correct definition of "claimant" as a person who alleges that he has such a claim.

This convention must be interpreted in the same way as other conventions - that is to say, all questions which are not solved by express provisions in the convention are left to the national laws. Article 1 only states the nature of the claims for which an

arrest can be made, and Article 3 describes upon what ships it can be effected; but you will nowhere find any other provisions relating to the conditions of arrest, except those relating to the release of the ship, in the case where a defendant furnishes security. In fact all other conditions of arrest are left to the national laws. The *lex fori* may leave to the discretion of the court to decide whether the request of arrest shall be given effect to, or provided that the claimant shall have to produce evidence in order to make probable that his claim exists, or for instance, that the demeanour or the financial situation of the defendant gives reasonable ground for arrest. Further, it is left to the national laws to determine the effects of the arrest. All that we can see from the convention is that arrest means a detention of the ship. But in some countries, such as Germany, for instance, arrest for money claims constitutes a right of security corresponding to a hypothèque on the ship. In other countries, among them Norway, an arrest only debars the defendant from legal and factual dispositions of the ship which may be detrimental to the arrestor. Furthermore, it is left to the national laws to provide for delays within which an action on the merits of the claim must be instituted in order to uphold the arrest.

I must maintain that all such questions as I have now mentioned should be left to the national laws.

M. Torquato Giannini (Rome). - Je saisis l'occasion qui m'est offerte par l'article 7 pour relever une circonstance qui pourra peut-être donner satisfaction à ceux de nos collègues qui se sont demandé, hier, si le tribunal auquel une ordonnance ou un décret de saisie est demandé, doit s'enquérir d'abord sur le bien-fondé, ou du moins sur la vraisemblance de la créance (*fumus boni juris*) et aussi sur [291] l'existence d'un risque de perdre la garantie représentée par la présence, dans le port, d'un navire du débiteur.

C'est une question que la Délégation italienne s'était aussi posée, car les deux circonstances sont les conditions essentielles pour qu'une saisie conservatoire soit accordée. Mais nous n'avons pas insisté sur ce point, non seulement en considération de l'ampleur d'appréciation que le projet veut laisser au juge, mais aussi parce qu'à l'article 7 on parle des conditions pour obtenir une ordonnance de séquestre, non pas pour les spécifier, mais pour dire qu'elles sont réglées par la loi nationale, ce qui est suffisant, car dans tous les codes de procédure civile, du moins dans tous ceux que nous connaissons, les deux conditions sont mentionnées ou tout au moins exigées, de façon telle que la préoccupation que le Tribunal ordonne une saisie qui, dès le début, est dépourvue de fondement, ou lorsqu'il n'y a pas le moindre danger de perdre la sûreté du crédit, n'a pas de raison d'être.

J'ai voulu souligner cette interprétation pour qu'il en reste trace dans les documents de la Conférence si elle est acceptée par l'assemblée.

M. le Président. - Personne d'autre ne demandant la parole, je mets l'article 7 aux voix.

(Adopté - Carried).

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[90]

Article 6.

Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie, ou toutes celles relatives à l'obligation, pour le demandeur, de fournir une garantie à l'effet d'assurer le paiement des dommages et frais y afférents, seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 6.

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, or whether he shall be required himself to furnish guarantee to secure the payment of such damages or costs, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest is made or applied for.

[91]

Article 7.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'Article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 7.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest is made or applied.

Diplomatic Conference - May 1952
Fourth Plenary Session - 5 May 1952

[58]

M. Alten (Norway). Le principal danger du projet paraît pourtant résider dans l'article 6, qui laisse à la loi nationale le soin de trancher toutes les questions relatives à la responsabilité du demandeur, en cas de saisie injustifiée, et à son obligation de fournir une garantie pour cette responsabilité. Le fait que ces questions ne sont pas réglées par la Convention en diminue fortement la valeur pratique. A Naples, déjà, M. Alten a défendu le point de vue scandinave, d'après lequel le demandeur est obligé, si la saisie serait injustifiée, de réparer tous les dommages causés au défendeur et également de fournir une caution avant que la saisie ne soit effectuée.

Quoique ce système donne parfaite satisfaction, il est nettement apparu, à la suite des Conférences d'Oslo en 1933, de Paris en 1937 et de Naples en 1951, qu'il ne peut être repris dans une Convention internationale. Le Gouvernement norvégien estime qu'il faudrait tout au moins procéder à une unification basée sur l'article 2, paragraphe 2, et l'article 5 du projet de compromis, adopté par la Conférence de Paris en 1937:

- 1° le demandeur sera condamné à rembourser les frais causés;
- 2° les lois nationales pourraient lui imposer la réparation d'autres préjudices;
- 3° les tribunaux, avant d'admettre la saisie, pourraient exiger du demandeur une garantie suffisante pour couvrir sa responsabilité au cas où la saisie se révélerait injustifiée. Le Gouvernement norvégien suggère donc que la Convention autorise le juge à apprécier s'il y a lieu d'obliger le demandeur à fournir une garantie suffisante

pour couvrir sa responsabilité éventuelle laquelle sera déterminée par la loi nationale du lieu de la saisie.

[60]

M. de Grandmaison (France). Ce projet est néanmoins imparfait et fera l'objet de critiques, par exemple en ce qui concerne la responsabilité du saisissant en matière de saisie injustifiée, car il se borne à renvoyer à la loi interne du lieu de la saisie. Un compromis pourra néanmoins être trouvé, grâce à la suggestion de M. Alten, qui a voulu concilier les systèmes juridiques qui admettent la réparation intégrale du préjudice et ceux qui n'admettent, au contraire, que le paiement des frais de caution. Une addition au projet de Naples sera donc proposée à ce sujet et constituera un terrain d'entente possible.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952

Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[111]

Article 6.

Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiqué ou demandée.

Le tribunal ou autre autorité judiciaire compétente du lieu de la saisie aura la faculté d'imposer au demandeur, compte tenu de toutes les circonstances de la cause, l'obligation de fournir une caution ou garantie suffisante pour sa responsabilité éventuelle d'après la loi du lieu de la saisie.

Article 6.

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest was made or applied for may require the claimant to furnish sufficient bail or other security for such liability as he may ultimately incur under the domestic law.

M. Boeg (Danemark) estime l'article 6 particulièrement important. La question a déjà été discutée longuement lors de conférences antérieures, et lors des réunions du comité de rédaction. Pourtant, le texte actuel ne satisfait pas les pays scandinaves, Danemark, Finlande et Suède. Aussi ont-ils présenté un autre texte, qui a été distribué aux membres de l'assemblée. Ce texte permet d'obtenir, en principe, des dommages-intérêts pour toute saisie injustifiée qui a causé un dommage ou des frais, et oblige à fournir une caution pour assurer le paiement de ceux-ci. Il est toutefois possible que le demandeur se soit trouvé dans l'impossibilité de savoir que sa saisie était injustifiée; l'amendement admet que, dans ce cas, le demandeur n'est pas responsable.

De même, le nouveau texte admet que, exceptionnellement, le dépôt d'une caution n'est pas nécessaire si la saisie est suffisamment justifiée ou si le demandeur a des

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

difficultés très sérieuses pour fournir caution. Mais dans les cas normaux, M. Boeg considère le dépôt d'une caution comme une condition primordiale de la saisie, et le Danemark ne pourrait signer la convention s'il n'était pas donné suite, de l'une ou de l'autre manière, au vœu des pays scandinaves.

M. le Président Lilar soumet une observation personnelle à l'assemblée. Le contraste entre le texte de la commission de rédaction et celui de l'amendement scandinave est plus apparent que réel. Le premier laisse à celui qui doit autoriser la saisie la faculté d'apprécier s'il faut imposer au demandeur l'obligation de fournir caution. Cela signifie que le tribunal, ou l'autorité compétente, imposera caution si la créance est quelque peu incertaine ou expose le défendeur à des dommages, et qu'il ne l'imposera pas si la créance est probablement fondée et qu'il ne se justifie pas d'imposer caution. Et le texte de l'amendement dit que le juge doit imposer caution mais peut en dispenser le demandeur s'il estime qu'il faut considérer comme très probable que l'action est fondée. La forme exceptée, les deux textes ne sont-ils pas extrêmement proches? Laisser au juge le soin d'apprécier, ou dire que le juge doit imposer sauf s'il juge devoir en dispenser le demandeur, n'est-ce point à peu près la même chose? Il semble qu'un texte satisfaisant tout le monde pourrait être admis.

[112]

M. Ripert (France) se rallie pleinement aux paroles de M. le Président. L'opposition des deux textes n'est pas irréductible. Mais, dans l'amendement scandinave, il est question d'expressions juridiques que la clarté des pays latins ne peut admettre. Il est dit que le juge doit rechercher si la demande de caution est justifiée; si d'après les circonstances de la cause, les dommages-intérêts peuvent être imposés; s'il peut considérer comme probable que l'action sera approuvée; s'il y a des difficultés exorbitantes pour le demandeur de fournir caution. Tout cela suppose une série d'appréciations de la part d'un tribunal saisi que les règles plus strictes des pays latins ne peuvent admettre.

Il y a pourtant un moyen de tout concilier. Si, dans les législations scandinaves, on est disposé à donner un tel pouvoir à un juge, la solution la plus simple serait de renoncer à cet amendement, et d'introduire dans l'article 7 la règle d'après laquelle ce qui concerne la procédure, l'autorisation de saisie et l'exigence d'une caution sont soumis à la loi nationale. Ainsi les tribunaux danois pourront exiger une caution avant d'autoriser une saisie, sans l'imposer aux autres, et tout le monde aura ce qu'il désire.

Sir Gonne St. Clair Pilcher (United Kingdom) remercie M. le Président Lilar et M. Ripert de leurs remarques et suggestions. Mais la délégation britannique doit soumettre à l'assemblée un amendement qui devrait être discuté au préalable. Comme M. Miller l'a dit ce matin, le projet de la conférence du Comité Maritime International de Naples était acceptable. Le texte actuel ne l'est plus. Les instructions du gouvernement de Sa Majesté ne permettent pas d'accepter le paragraphe 2 qui laisse à l'appréciation du juge le soin de décider s'il faut fournir une caution. La délégation britannique propose donc la suppression pure et simple du paragraphe 2. Le Royaume-Uni possède une des plus grandes flottes du monde, et les pays scandinaves ont également de très grandes flottes. En Grande-Bretagne, il n'y a jamais eu de plaintes à ce sujet et si les pays scandinaves insistent tellement sur la question de la caution à fournir, c'est surtout à cause d'expériences que ces pays ont faites aux Etats-Unis. Cette question pourrait, semble-t-il, se régler plutôt aux Etats-Unis qu'ici. Le Royaume-Uni a fait des concessions, notamment en admettant la saisie d'un sister-ship

et en acceptant la limitation des créances maritimes selon l'article 1^{er}. Les pays continentaux ont fait également des concessions. Il serait dommage que cette convention très importante échoue par la volonté des pays scandinaves de conformer cette convention à leurs législations nationales. Ne pourrait-on plutôt essayer de faire adopter par les Etats-Unis la ligne de conduite que nous indiquons dans cette convention?

M. Sohr (Belgium) annonce que la délégation belge se prononce en faveur de l'amendement britannique. L'alinéa 2 est un véritable "résumé" de l'alinéa 1^{er}. Il n'y a rien dans l'alinéa 2 qui ne se trouve déjà dans le premier: application de la loi de l'Etat Contractant, responsabilité pour dommages, fourniture de caution. En supprimant cet alinéa 2 les délégués scandinaves atteindront pleinement le but de leur amendement.

M. Boeg (Denmark) précise que les délégations scandinaves sont d'accord que chacun doit faire des concessions et qu'elles font leur possible de leur côté. Mais c'est un point extrêmement important pour les pays scandinaves, tant au point de vue des principes que de la pratique. Des expériences désagréables ont été faites et pas seulement aux Etats-Unis. Ceux-ci ont d'ailleurs une certaine influence sur la manière de voir d'autres pays. Si la convention n'englobe pas le monde entier, certains pays pourraient suivre l'exemple des Etats-Unis, ce qui serait catastrophique.

M. Bagge (Sweden) souligne que les règles scandinaves sont très claires: toujours garantie ou caution et toujours paiement de dommages et intérêts si la demande est rejetée. Mais pour arriver à l'uniformité, il faut faire des concessions. C'est pourquoi, en pratique, le texte scandinave n'est pas fort éloigné du texte de la commission de rédaction. Mais la commission laisse le juge libre d'apprécier, tandis que le projet scandinave essaie de donner quelques directives aux juges afin d'arriver à une uniformité dans la pratique. Autrement, les juges seront enclins à suivre les règles de leur loi nationale. C'est pourquoi il n'est pas indifférent d'adopter le texte scandinave ou celui du comité de rédaction. En outre, les armateurs suédois insistent pour qu'on prenne des dispositions pour supprimer les abus de saisie dans toute la mesure du possible, ce qui est plus nécessaire encore si l'on étend le droit de saisie à un assez grand nombre de nouveaux cas.

M. de Grandmaison (France) déclare que la délégation française est d'accord pour la suppression du second alinéa de l'article 6. D'autre part, la suggestion de M. le Doyen Ripert au sujet d'une addition à l'article 7 est retirée parce que les termes du début de l'article 6 donnent [113] toutes indications utiles sur la question de la caution à fournir éventuellement par le demandeur. Il attire amicalement l'attention des délégués scandinaves sur les inconvénients qui résulteraient pour leurs pays du refus de signer une convention adoptée par la majorité des nations maritimes. Ils se trouveraient dans la situation d'Etats non contractants vis-à-vis de pays qui, ayant accepté la convention, ont adapté leur législations nationales à celles-ci. Cela pourrait se révéler extrêmement préjudiciable. De plus, si le projet ne donne pas aux délégués scandinaves tous les avantages qu'ils en espéraient, il n'aggrave pas leur situation actuelle. Il convie donc les Etats scandinaves à donner leur assentiment au projet.

M. Asser (Netherlands) estime complètement impossible pour la délégation néerlandaise d'accepter la proposition scandinave, et cela pour deux raisons. Dans le premier paragraphe de l'amendement, il est dit que le demandeur est responsable des

Article 6 - Wrongful arrest and rules of procedure

frais et dommages causés par la saisie, à moins qu'il ne soit établi qu'il n'a pas su ou n'aurait dû savoir que sa demande de saisie était injustifiée. Selon la loi néerlandaise, le demandeur qui saisit ou veut saisir mais qui n'a pas gain de cause est responsable pour les dommages. Naturellement, les Pays-Bas voudraient bien voir figurer un principe analogue dans les lois dans ce sens, par exemple, en Angleterre. Il faut donc s'en tenir à la loi du *forum arresti*. En outre, si les Pays-Bas ont le même principe que celui indiqué dans l'amendement, c'est-à-dire que la partie saisissante doit fournir caution, ce n'est pas stipulé dans la loi. Pour accepter l'amendement scandinave, il faudrait une mention dans la loi néerlandaise. La délégation néerlandaise estime que cela n'est pas possible.

Quant à l'amendement britannique, les Pays-Bas ne voient pas d'objection à la suppression de l'alinéa 2 de l'article 6. Ce paragraphe correspond à la loi néerlandaise, mais l'alinéa 1^{er} le rend parfaitement superflu.

M. le Président Lilar met aux voix l'amendement présenté par les délégations danoise, finlandaise et suédoise. Il est rejeté par quinze voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Brésil, Egypte, Espagne, France, Grèce, Italie, Liban, Monaco, Pays-Bas, Royaume-Uni, Saint-Siège, Thaïlande) contre cinq (Danemark, Finlande, Norvège, Suède, Yougoslavie) et une abstention (Japon). L'amendement britannique est ensuite adopté par treize voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Brésil, Egypte, Espagne, France, Grèce, Liban, Monaco, Pays-Bas, Royaume-Uni, Saint-Siège) contre six (Danemark, Finlande, Norvège, Suède, Thaïlande, Yougoslavie) et deux abstentions (Italie et Japon)

Draft of Article 7 submitted to the Plenary Session

Article 7.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 7

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

[113]

M. Giannini (Italie) rappelle qu'on avait déjà proposé à Naples de mentionner les conditions nécessaires pour obtenir un décret ou ordonnance de saisie, et de dire qu'elles sont régies par la loi nationale. Ces conditions varient selon les pays, mais ces conditions existent, et puisqu'on dit dans le projet que la procédure est réglée par la loi locale, ce qui peut être superflu, car on n'a jamais vu de juges emprunter leur procédure à un autre pays, il faut, à plus forte raison, le dire pour le fond. Autrement, le juge pourrait croire qu'il peut ordonner la saisie chaque fois que les conditions prévues dans la convention, à savoir la nature maritime de la créance, le pavillon d'un pays contractant, etc., sont réunies. On pourrait répondre que chaque juge connaît les lois de son pays, mais alors peut-on présumer qu'il ne sache pas quelle procédure suivre, comme l'article 7 pourrait le laisser croire? La proposition italienne est donc de

supprimer l'alinéa 2 de l'article 6 et de fusionner les articles 6 et 7, en faisant précéder l'article 7, qui deviendrait l'alinéa 2 de l'article 6, par les mots: "les conditions pour obtenir un ordre de saisie, les règles, etc."

M. Ripert (France) croit que ce n'est qu'une question de pure forme. L'amendement de la délégation italienne a le grave inconvénient de parler d'une façon générale des conditions dans lesquelles se ferait la saisie. Les conditions comprennent aussi bien les conditions de [114] fond que de forme. La formule est donc beaucoup trop générale. Il est vrai que, depuis la suppression de l'alinéa 2 de l'article 6, les articles 6 et 7 ont le même objet: réserver à la loi de l'Etat contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée un certain nombre de questions. Si l'on veut une meilleure rédaction, il serait possible de dire: "Sont régis par la loi de l'Etat contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée: 1°...". Mais est-il nécessaire, pour une élégance de texte, de bouleverser la convention?

M. le Président Lilar met aux voix l'article 7, qui pourrait être joint à l'article 6, et ne pas faire l'objet d'une numération séparée. Il est adopté à l'unanimité par l'assemblée.